MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 86/2008

de 28 de Maio

Considerando a necessidade de aumento da oferta de infra-estruturas rodoviárias e o concomitante apelo à iniciativa privada para a construção e exploração de novas auto-estradas, foi publicado o Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, que estabeleceu o regime de realização de concursos públicos internacionais para a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e manutenção de lanços de auto-estradas e conjuntos viários associados com cobrança de portagem aos utentes.

Posteriormente, atenta a conveniência em imprimir maior celeridade ao Plano Rodoviário Nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 119-B/99, de 14 de Abril, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 210/2003, de 15 de Setembro, foi alargado o regime jurídico consagrado no Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, a novos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados.

Contam-se entre estes os da concessão denominada Concessão Túnel do Marão.

Nos termos do despacho conjunto n.º 4506/2007, de 5 de Janeiro, dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 51, de 13 de Março de 2007, foi lançado o concurso público internacional para a atribuição da concessão do Túnel do Marão.

Importa agora, ao abrigo do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 119-B/99, de 14 de Abril, e do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, aprovar as bases do contrato de concessão.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Bases da concessão

São aprovadas as bases da concessão da concepção, projecto, construção, aumento do número de vias, financiamento, conservação e exploração dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por Concessão Túnel do Marão, constantes do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Atribuição da concessão

A concessão mencionada no artigo anterior é atribuída ao agrupamento Auto-Estrada do Marão, mediante a celebração do respectivo contrato com a sociedade Auto-Estrada do Marão, S. A., nos termos do presente decreto-lei e das bases que dele fazem parte integrante.

Artigo 3.º

Celebração do contrato

Ficam os Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações autorizados, com a faculdade de delegação, a celebrar, em nome e representação do Estado, o contrato de concessão, cuja minuta é aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 4.º

Zonas *non aedificandi*

1 — Em relação aos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados constantes da base 2 do anexo ao presente decreto-lei, são fixadas as seguintes zonas de servidão *non aedificandi:*

a) Desde a aprovação do estudo prévio até a aprovação da planta parcelar do projecto de execução, 200 m para cada lado do eixo da estrada e, centrado em cada nó de ligação, um círculo com 1300 m de diâmetro;

b) A partir da aprovação da planta parcelar do projecto de execução, passam a vigorar as zonas de servidão *non edificandi* fixadas no Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, e, na ausência de regulamentação no referido decreto-lei, as fixadas pelo Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de Janeiro, sendo que as concretamente fixadas na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 8.º deste último diploma passam a ser as seguintes:

i) São proibidas instalações de carácter industrial, nomeadamente fábricas, garagens, armazéns, restaurantes, hotéis e congéneres e, bem assim, igrejas, recintos de espectáculos, matadouros e quartéis de bombeiros, a menos de 70 m a contar dos limites da plataforma da estrada ou a menos de 50 m da zona da auto-estrada.

2 — As disposições do número anterior ficam, respectivamente, condicionadas à publicação no *Diário da República* da aprovação pelo Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações, ou entidades a quem este tenha delegado, dos estudos prévios e das plantas parcelares dos projectos de execução.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de Abril de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Mário Lino Soares Correia.*

Promulgado em 21 de Maio de 2008.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 23 de Maio de 2008.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO I

Bases da Concessão

Base 1

Definições

Nas presentes bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos abaixo indicados têm os seguintes significados:

a) «ACE» o Agrupamento Complementar de Empresas, constituído entre alguns dos membros do Agrupamento

com vista ao desenvolvimento, nos termos do Contrato de Empreitada, das actividades de concepção, projecto, construção e duplicação do Lanço objecto da Concessão;

b) «Acordo de Subscrição e Realização de Capital» o acordo celebrado entre a Concessionária e os Membros do Agrupamento, na qualidade de seus accionistas, relativo à subscrição e realização do capital social da Concessionária e à realização dos respectivos fundos próprios, cuja cópia constitui anexo ao Contrato de Concessão;

c) «Acordo Parassocial» o acordo celebrado entre os accionistas da Concessionária, cuja cópia constitui anexo ao Contrato de Concessão;

d) «Agrupamento» o conjunto de sociedades comerciais, vencedor do concurso público, cuja composição, bem como a identificação e participação percentual e nominal de cada uma das referidas sociedades no capital social da Concessionária figuram em anexo ao Contrato de Concessão;

e) «Áreas de Serviço» as instalações marginais à Auto-Estrada destinadas à instalação de equipamento de apoio aos utentes, compostas, designadamente, por postos de abastecimento de combustíveis, estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares, e zonas de repouso e de parqueamento de veículos;

f) «Auto-Estrada» a secção corrente e os nós de ligação e conjuntos viários associados que integram o objecto da Concessão;

g) «Financiadores» as instituições financiadoras das actividades integradas na Concessão, nos termos dos Contratos de Financiamento;

h) «Bases da Concessão» o quadro geral da regulamentação da Concessão, aprovado pelo presente decreto-lei;

i) «Caso Base» o ficheiro informático contido no CD-ROM não regravável que constitui anexo ao Contrato de Concessão, com as alterações que lhe forem introduzidas nos termos permitidos e previstos no Contrato de Concessão e nestas bases e que inclui todas as receitas do concessionário obtidas em resultado do desenvolvimento da concessão, incluindo as recebidas de terceiros ao abrigo de contratos de subconcessão ou cedência onerosa de espaços ou equipamentos para fins comerciais;

j) «Case Base para Refinanciamento» o Caso Base actualizado, contendo informação histórica relativa à condição financeira da Concessão desde a entrada em vigor da Concessão até ao momento da sua elaboração, bem como uma projecção da sua posição entre esse período e o termo previsto da Concessão, tendo em conta os termos e condições constantes dos Contratos de Financiamento;

l) «Caso Base Ajustado» o Caso Base, ajustado pelos novos termos e condições de financiamento e pelos mecanismos de partilha do benefício do refinanciamento, decorrentes de uma operação de refinanciamento da Concessão, tal como definida no n.º 5 da base 17, bem como contendo outras alterações estritamente decorrentes do processo de negociação da operação de refinanciamento, mantendo-se inalterados todos os restantes pressupostos e fórmulas de cálculo constantes do Caso Base;

m) «Concessão» o conjunto de direitos e obrigações atribuído à Concessionária por intermédio do Contrato de Concessão;

n) «Contrato de Projecto e Construção» o acordo celebrado entre a Concessionária e o ACE, cuja cópia constitui anexo ao Contrato de Concessão;

o) «Contratos de Financiamento» os acordos celebrados entre a Concessionária e os Financiadores, entre outros, cuja cópia constitui anexo ao Contrato de Concessão;

p) «Contrato de Operação e Manutenção» o acordo celebrado entre a Concessionária e a Operadora, cuja cópia constitui anexo ao Contrato de Concessão;

q) «Contratos de Projecto» os contratos identificados em anexo ao Contrato de Concessão e, ainda, os Contratos de Financiamento;

r) «Corredor» na plena via, a faixa de 400 m de largura, definida por 200 m para cada lado do eixo do traçado rodoviário que lhe serve de base. Nos nós de ligação, círculo com um raio de 600 m, cujo centro se situa no centro da obra de arte desse nó ou no ponto equidistante dos centros das obras de arte desse nó;

s) «Critérios Chave» os critérios a utilizar para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, identificados em anexo ao Contrato de Concessão;

t) «Declaração de Utilidade Pública» o documento previsto no Código das Expropriações;

u) «Declaração de Impacte Ambiental ou DIA» o acto administrativo a que se refere o artigo 2.º, alínea *g*), do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

v) «Esclarecimentos» a informação prestada pela EP — Estradas de Portugal, E. P. E., em 9 de Maio de 2007;

x) «Empreendimento Concessionado» o conjunto de bens que integram a Concessão, nos termos do Contrato de Concessão;

z) «Empreiteiros Independentes» as entidades que não sejam membros do Agrupamento, nem empresas associadas daqueles, tal como definidas na Directiva n.º 2004/18/CE, de 31 de Março;

aa) «Estatutos» o pacto social da Concessionária, cuja cópia constitui anexo ao Contrato de Concessão;

bb) «Estabelecimento da Concessão» tem o conteúdo que se encontra indicado no Contrato de Concessão;

cc) «Estudo de Impacte Ambiental» tem o sentido que à expressão é conferido pela alínea *i*) do n.º 2 do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

dd) «InIR» o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.;

ee) «Inundações Graves» na fase de construção, significa a pluviosidade com um período de recorrência de 20 anos. Na fase de exploração, significa uma pluviosidade acima da prevista para a cheia centenária;

ff) «IPC» o índice de preços no consumidor, sem habitação, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística;

gg) «IVA» o imposto sobre o valor acrescentado;

hh) «Lanço» as secções em que se divide a plena via da Auto-Estrada, indicadas em anexo ao Contrato de Concessão;

ii) «Manual de Operação e Manutenção» significa o documento elaborado nos termos do Contrato de Concessão;

jj) «Membro do Agrupamento» cada uma das sociedades que constituíam o Agrupamento, à data da adjudicação provisória da Concessão;

ll) «MOPTC» o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;

mm) «MFAP» o Ministro de Estado e das Finanças;

nn) «Operadora» a sociedade que desenvolverá as actividades previstas no Contrato de Operação e Manutenção;

oo) «Plano de Controlo de Qualidade» significa o documento elaborado nos termos do Contrato de Concessão;

pp) «Plano de Recuperação de Atrasos» significa o documento elaborado nos termos do Contrato de Concessão;

qq) «PRN 2000» o Plano Rodoviário Nacional, tal como aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 10 de Agosto;

rr) «Programa de Trabalhos Actualizado» significa o documento elaborado nos termos do Contrato de Concessão;

ss) «Programa de Trabalhos» o documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas actividades integradas na Concessão, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

tt) «Proposta» o conjunto de documentação apresentada pelo Agrupamento no concurso público, tal como consta, integralmente, da acta da última sessão de negociações;

uu) «Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa» o rácio de cobertura anual do serviço da dívida global (Global Annual Debt Service Cover Ratio), tal como definido no Contrato de Financiamento constante de anexo ao Contrato de Concessão;

vv) «RECAPE» designa o relatório referido no artigo 28.º, n.º 1, *in fine*, do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

xx) «Sublanço» o troço viário da plena via da Auto-Estrada situado entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou auto-estrada já construída ou em construção à data de assinatura do Contrato de Concessão;

zz) «Termo da Concessão» a extinção do Contrato de Concessão, independentemente do motivo pelo qual a mesma ocorra;

aaa) «TIR Accionista» a taxa interna de rendibilidade para os accionistas, definida como a taxa interna de rendibilidade nominal dos fundos disponibilizados e do *cash flow* distribuído aos accionistas (designadamente sob a forma de juros e reembolso de prestações acessórias ou outros empréstimos subordinados de accionistas, dividendos pagos ou reservas distribuídas), a preços correntes, durante o prazo da Concessão, nos termos constantes do Caso Base;

bbb) «TMDA» o tráfego médio diário anual;

ccc) «Vias Rodoviárias Concorrentes» as vias rodoviárias não construídas ou previstas no PRN 2000 cuja entrada em serviço afecte de modo significativo a evolução do tráfego registado no Lanço;

ddd) «Vocabulário de Estradas e Aeródromos» designa a publicação, de 1962, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Base 2

Objecto e prazo da Concessão

1 — O prazo da concessão é de 30 anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão.

2 — A concessão tem por objecto a concepção, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de portagem aos utentes, do lanço de auto-estrada A 4-IP 4 — Amarante-Vila Real.

3 — Encontra-se incluído no lanço de auto-estrada referido no número anterior o alargamento do troço entre o nó de Geraldes e o nó de Padronelo, onde não é cobrada portagem ao tráfego local.

4 — O lanço de auto-estrada referido no n.º 2 considera-se dividido nos sublanços que, para efeito de escalonamento no tempo da construção dos mesmos, tenham sido indicados pela Concessionária na proposta apresentada no concurso e aceites pelo Concedente.

Base 3

Funcionamento da Concessão

1 — A Concessionária obriga-se a manter, durante a vigência do Contrato de Concessão e a expensas suas, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições aplicáveis do Contrato de Concessão, os bens que integram a Concessão, efectuando, em devido tempo, as reparações, renovações e adaptações que, de acordo com as mesmas disposições, para o efeito se tornem necessárias.

2 — A Concessionária tem direito a receber:

a) O valor da remuneração anual;

b) Os rendimentos de exploração das Áreas de Serviço; e

c) Outros rendimentos, desde que previstos no presente contrato e obtidos no âmbito da Concessão.

Base 4

Serviço público

1 — A Concessionária deve desempenhar as actividades concessionadas de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento do serviço público e adoptar, para o efeito, os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento, tudo nos exactos termos das disposições aplicáveis do Contrato de Concessão.

2 — A Concessionária não pode recusar a utilização da Auto-Estrada a qualquer pessoa ou entidade, nem discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre os utentes da mesma, salvo nos termos estabelecidos na lei ou no Contrato de Concessão.

Base 5

Natureza da Concessão

A Concessão é de obra pública e é estabelecida em regime de exclusivo relativamente à Auto-Estrada que integra o seu objecto.

Base 6

Estabelecimento da Concessão

O Estabelecimento da Concessão é composto:

a) Pela Auto-Estrada;

b) Pelas Áreas de Serviço e de repouso, pelos centros de assistência, manutenção e outros serviços de apoio aos utentes da Auto-Estrada nela situados, bem como pelas instalações e equipamentos de cobrança de portagem e equipamentos de protecção ambiental.

Base 7

Empreendimento Concessionado

1 — Integram a Concessão:

a) O Estabelecimento da Concessão;

b) Todas as obras, máquinas, aparelhagens e respectivos acessórios, em especial os utilizados para a exploração e conservação da Auto-Estrada, equipamentos, designadamente de contagem de veículos e de classificação de tráfego e circuito fechado de TV e, em geral, os bens afectos à exploração e conservação da Auto-Estrada, bem como os terrenos, as casas de guarda e do pessoal da exploração e conservação, os escritórios e outras dependências de serviço integradas nos limites físicos da Concessão e quaisquer bens necessários à referida exploração e conservação que pertençam à Concessionária e outros activos não afectos à concessão até ao limite de provisões constituídas para fazer face a encargos com a substituição ou renovação de bens afectos à Concessão.

2 — A Concessionária elabora, e mantém permanentemente actualizado e à disposição do Concedente, um inventário do património que integra a Concessão, que menciona os ónus ou encargos que recaem sobre os bens e direitos nele listados.

3 — Integram o domínio público do Estado:

a) A Auto-Estrada;

b) Os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, para a construção da Auto-Estrada, das Áreas de Serviço, das áreas de repouso, das instalações de controlo de tráfego e de cobrança de portagem e para assistência aos utentes, bem como as edificações neles construídas.

4 — Para efeitos, exclusivamente, do disposto no número anterior, constitui a Auto-Estrada:

a) O terreno por ela ocupado e a estrada nele construída, abrangendo a plataforma da secção corrente (faixa de rodagem, separador central e bermas), as valetas, taludes, banquetas, valas de crista e de pé de talude, os nós e os ramais de ligação e os terrenos marginais até à vedação;

b) As obras de arte incorporadas na Auto-Estrada e os terrenos para implantação das praças de portagem, das Áreas de Serviço e das áreas de repouso, integrando os imóveis que nelas sejam construídos.

5 — A Concessionária não pode por qualquer forma celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efectiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens que integram a Concessão ou o domínio público do Concedente, os quais não podem igualmente ser objecto de arrendamento, de promessa de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule ou tenha em vista a ocupação dos respectivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar, sem prejuízo do disposto no contrato de concessão.

6 — Os bens móveis que se incluam na alínea *b*) do n.º 1 podem ser onerados em benefício dos Bancos Financiadores, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, devendo tal oneração ser comunicada ao Concedente, se não resultar já daqueles Contratos de Financiamento, através do envio, nos 10 dias seguintes à sua execução, de cópia certificada do documento ou documentos que consagrarem tal oneração.

7 — A Concessionária apenas pode alienar os bens móveis que se incluam na alínea *b*) do n.º 1 se proceder à sua imediata substituição por outros com condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento idênticas ou superiores, excepto tratando-se de bens que comprovadamente tenham perdido utilidade para a Concessão.

8 — Os termos dos negócios efectuados ao abrigo do número anterior devem ser comunicados ao Concedente, no final do 2.º semestre subsequente à sua realização, sem prejuízo do disposto no n.º 10.

9 — Os bens que percam a utilidade para a Concessão são abatidos ao inventário referido no n.º 2, mediante prévia autorização do Concedente, que se considera concedida se este não se opuser no prazo de 30 dias contados da recepção do pedido de abate.

10 — Nos últimos cinco anos de duração da Concessão, os termos dos negócios referidos nos n.os 6 e 7 devem ser comunicados pela Concessionária ao Concedente com uma antecedência mínima de 30 dias, podendo este opor-se à sua concretização, nos 10 dias seguintes à recepção daquela comunicação. A oposição do Concedente impede a Concessionária de realizar, sob pena de nulidade, o negócio em vista.

11 — Revertem automaticamente para o Concedente, no termo do prazo da Concessão, e sem qualquer indemnização, custo ou preço a suportar por este, todos os bens e direitos que integram a Concessão.

12 — Os bens e direitos da Concessionária não abrangidos nos números anteriores e que sejam utilizados no desenvolvimento das actividades integradas na Concessão podem ser livremente alienados, onerados e substituídos pela Concessionária.

Base 8

Delimitação física da Concessão

1 — Os limites da Concessão são definidos, em relação à Auto-Estrada que a integra, pelos perfis transversais extremos da mesma, em conformidade com os traçados definitivos constantes dos projectos aprovados.

2 — O traçado da Auto-Estrada corresponde àquele que figurar nos projectos aprovados nos termos do Contrato de Concessão.

3 — Os nós de ligação integram a Concessão, nela se incluindo, para efeitos de exploração e conservação, e sem cobrança de portagem, os troços de estradas que os completarem, considerados entre os pontos extremos de intervenção da Concessionária nessas estradas ou, quando não for possível essa definição, entre os pontos extremos do enlace dos ramos dos nós, bem como os troços de ligação em que o tráfego seja, exclusivamente, de acesso à Auto-Estrada.

4 — Nos nós de ligação em que seja estabelecido enlace com outra concessão de auto-estradas, o limite entre concessões é estabelecido pelo perfil transversal de entrada (ponto de convergência) dos ramos de ligação com a plena via, excepto no que se refere à iluminação, cuja manutenção e custo de funcionamento é assegurado, na totalidade, incluindo a zona das vias de aceleração, pela Concessionária que detenha o ramo de ligação.

5 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões, quer em secção corrente, quer em ramos, ficam afectas à concessão cujo tráfego utilize o tabuleiro da estrutura. No caso de partilha do tabuleiro, fica afecta à Concessionária que a construiu.

6 — Todas as obras de arte de transposição da Auto-Estrada integram a concessão para efeitos da sua conservação e manutenção, mesmo que não sejam construídas pela Concessionária.

Base 9

Lanço e Sublanços

1 — O Lanço está dividido nos Sublanços indicados em anexo ao Contrato de Concessão, entendendo-se por extensão do Lanço o somatório das extensões dos Sublanços em que se divide.

2 — As extensões de cada Sublanço são medidas segundo o eixo de cálculo da Auto-Estrada e determinadas, consoante os casos, nos termos das alíneas seguintes:

a) Se o Sublanço estiver compreendido entre dois nós de ligação, a sua extensão é determinada pela distância que mediar entre os eixos das obras de arte desses nós;

b) Se uma das extremidades do Sublanço contactar de plena via uma estrada ou auto-estrada que não faça parte

da Concessão, a sua extensão é determinada pela distância que mediar entre o perfil de contacto do eixo das duas vias e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

c) Se uma das extremidades do Sublanço entroncar de nível com uma estrada da rede nacional, a sua extensão é determinada pela distância que mediar entre a linha do bordo extremo da berma da estrada que primeiro contacte o eixo da Auto-Estrada e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

d) Se uma das extremidades do Sublanço coincidir com um nó de interligação com outra auto-estrada, e esse nó apresentar duas obras de arte na transposição dessa auto-estrada, a extensão do Sublanço é determinada pela média da distância de cada uma dessas obras de arte à outra extremidade;

e) Se não estiver concluída a construção de um dos Sublanços da Auto-Estrada que lhe fiquem contíguos, a sua extensão é provisoriamente determinada pela distância que mediar entre o último perfil transversal de Auto-Estrada construído e a entrar em serviço e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

f) Se não estiver concluída a construção dos dois Sublanços da Auto-Estrada que lhe fiquem contíguos, a sua extensão é provisoriamente determinada pela distância que mediar entre os últimos perfis transversais de Auto-Estrada construídos e a entrar em serviço.

Base 10

Objecto social, sede e forma da Concessionária

A Concessionária tem como objecto social exclusivo o exercício das actividades que, nos termos do Contrato de Concessão, se consideram integradas na Concessão, devendo manter, ao longo de toda a vigência da Concessão, a sua sede em Portugal e a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

Base 11

Estrutura accionista da Concessionária

1 — O capital social da Concessionária encontra-se inicialmente distribuído entre os Membros do Agrupamento na exacta medida que foi pelo Agrupamento indicada na Proposta. Qualquer alteração da posição hierárquica dos Membros do Agrupamento no capital da Concessionária carece de autorização prévia do MFAP e do MOPTC.

2 — A transmissão de acções da Concessionária é expressamente proibida até três anos após a data de entrada em serviço do Lanço a construir, salvo autorização do Concedente.

3 — Nos dois anos subsequentes ao prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter acções da Concessionária, desde que, e salvo autorização do Concedente, os Membros do Agrupamento detenham, em conjunto, e enquanto accionistas directos desta, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais.

4 — Decorrido o prazo previsto no número anterior, podem quaisquer terceiros deter acções da Concessionária, desde que, e salvo autorização do Concedente, os Membros do Agrupamento detenham, em conjunto, e enquanto accionistas desta, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais.

5 — A Concessionária comunica ao Concedente, no prazo de cinco dias após lhe ter sido solicitado, o registo de qualquer alteração na titularidade das acções, sobrestando no registo até obter autorização do Concedente para tal, nos casos em que esta seja exigível.

6 — Sem prejuízo da possibilidade de alienação de acções da Concessionária em consequência de execução de penhor constituído sobre as mesmas nos termos dos Contratos de Financiamento, são nulas e de nenhum efeito as transmissões de acções da Concessionária efectuadas em violação do disposto no presente Contrato ou nos Estatutos e a Concessionária fica obrigada a não reconhecer, para qualquer efeito, a qualidade de accionista a qualquer entidade que adquira ou possua acções representativas do seu capital em consequência dessas transmissões.

7 — Consideram-se acções, para os efeitos previstos no presente número, todos os valores mobiliários representativos do capital social da Concessionária, que confiram ou, por força do disposto no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais, possam vir a conferir direito de voto aos seus titulares.

Base 12

Capital social da Concessionária

1 — O capital social da Concessionária encontra-se subscrito e realizado nos termos do Acordo de Subscrição de Capital.

2 — Todas as acções representativas do capital social da Concessionária são obrigatoriamente nominativas, se tituladas, e seguem o regime dos títulos nominativos, se escriturais.

3 — A Concessionária obriga-se a manter o Concedente permanentemente informado sobre o cumprimento e o incumprimento do Acordo de Subscrição de Capital, indicando-lhe, nomeadamente, se as entradas de fundos nele contempladas foram realizadas ou, não o sendo, qual o montante em falta e a parte faltosa.

4 — O incumprimento das obrigações de capitalização da Concessionária, tal como previstas no Acordo de Subscrição de Capital, constitui incumprimento do Contrato de Concessão, salvo se atempadamente sanado, designadamente através do accionamento das garantias bancárias cuja minuta constitui anexo ao Contrato de Concessão.

5 — A Concessionária não pode proceder à redução do seu capital social sem prévio consentimento do Concedente.

6 — A Concessionária não pode, até à conclusão da construção de toda a Auto-Estrada, deter acções próprias.

Base 13

Estatutos e Acordo Parassocial da Concessionária

1 — Quaisquer alterações aos Estatutos devem ser objecto de autorização prévia do Concedente, sob pena de nulidade.

2 — Devem ser objecto de autorização prévia do Concedente quaisquer alterações ao Acordo Parassocial das quais possa resultar, directa ou indirectamente, a modificação das regras relativas aos mecanismos ou à forma de assegurar o domínio da Concessionária pelos Membros do Agrupamento, devendo as alterações que não necessitem de autorização do Concedente ser-lhe comunicadas, no prazo de 30 dias após a sua concretização.

3 — Carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia do Concedente, a quem deve ser solicitada antes da sua emissão ou antes da outorga de instrumento que os crie ou que constitua compromisso da Concessionária em os criar, consoante o evento que primeiro ocorrer, a emissão, pela Concessionária, de quaisquer títulos ou instrumentos financeiros que permitam ou possam permitir, em certas circunstâncias, a subscrição, aquisição ou detenção de acções representativas do capital social da Concessionária.

4 — Exceptuam-se do disposto no n.º 1 as alterações dos Estatutos que se limitem a consagrar:

a) Aumento de capital da Concessionária, desde que as condições e a realização efectiva desse aumento observem o disposto na base 11;
b) Mudança da sua sede, desde que observado o disposto na base 10; ou
c) Alteração do número dos membros dos órgãos sociais ou da mesa da assembleia geral.

5 — A Concessionária remete ao Concedente, no prazo de 30 dias após a respectiva outorga, cópia simples das escrituras notariais de alteração dos Estatutos que tiver realizado nos termos deste número.

Base 14

Oneração de acções da Concessionária

1 — A oneração de acções representativas do capital social da Concessionária depende, sob pena de nulidade, de autorização prévia do Concedente.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior as onerações de acções efectuadas em benefício dos Bancos Financiadores, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, as quais devem, em todos os casos, ser comunicadas ao Concedente, a quem é enviada, no prazo de 30 dias a contar da data em que sejam constituídas, se tal não resultar já dos próprios Contratos de Financiamento, cópia simples do documento que formaliza a oneração e, bem assim, informação detalhada sobre quaisquer outros termos e condições em que forem estabelecidas.

3 — Sem prejuízo do disposto nos anexos do Contrato de Concessão, da execução, mesmo que não judicial, dos instrumentos de oneração de acções referidos no n.º 1 não pode nunca resultar a detenção, transmissão ou posse, em violação do disposto nas presentes bases e, nomeadamente, nas bases 10 a 12, por entidades que não sejam Membros do Agrupamento de acções representativas do capital social da Concessionária.

4 — As disposições da presente base mantêm-se em vigor até três anos após a data de entrada em serviço do Lanço a construir.

Base 15

Obrigações de informação da Concessionária

Ao longo de todo o período da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas no Contrato de Concessão, a Concessionária compromete-se para com o Concedente a:

a) Dar-lhe imediato conhecimento de todo e qualquer evento de que tenha conhecimento e que possa vir a prejudicar, impedir ou tornar mais oneroso ou difícil o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações para si ou para o Concedente emergentes do Contrato de Concessão e ou que possam constituir causa de sequestro da Concessão ou de rescisão do Contrato de Concessão;
b) Dar-lhe imediato conhecimento da ocorrência de qualquer diferendo ou litígio com qualquer contraparte dos Contratos de Projecto e prestar-lhe toda a informação relevante relativa à evolução dos mesmos;
c) Remeter-lhe, até ao dia 31 de Maio de cada ano, os documentos de prestação de contas legalmente exigidos, bem como a certificação legal das contas, o parecer do órgão de fiscalização e o relatório dos auditores externos, caso existam;
d) Remeter-lhe, até ao dia 30 de Setembro de cada ano, as demonstrações financeiras relativos ao 1.º semestre do ano em causa, bem como o parecer do órgão de fiscalização e o relatório dos auditores externos, caso existam;
e) Dar-lhe imediato conhecimento de toda e qualquer situação que, quer na fase de construção, quer na de exploração, corresponda a acontecimentos que alterem ou possam alterar significativamente o normal desenvolvimento dos trabalhos, ou do regime da exploração, bem como a verificação de anomalias estruturais ou significativas no Empreendimento Concessionado;
f) Fornecer-lhe, por escrito e no menor prazo possível, relatório circunstanciado e fundamentado das situações indicadas na alínea anterior, integrando, eventualmente, a contribuição de entidades exteriores à Concessionária e de reconhecida competência, com indicação das medidas tomadas ou a implementar para a superação daquelas situações;
g) Remeter-lhe, trimestralmente, relatório com informação detalhada das estatísticas de tráfego elaboradas nos termos do Contrato de Concessão;
h) Remeter-lhe, em suporte informático e em papel, no prazo de três meses após o termo do 1.º semestre civil e no prazo de cinco meses após o termo do 2.º semestre civil, informação relativa à condição financeira da Concessionária desde a entrada em vigor da Concessão até ao termo do semestre anterior, bem como uma projecção da sua posição entre esse período e o termo previsto da Concessão;
i) Remeter-lhe, no 1.º trimestre de cada ano, um relatório, respeitante ao ano anterior, no qual é prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração da Auto-Estrada, bem como sobre os níveis de sinistralidade registados na Concessão, cobrindo aspectos como os pontos de acumulação de acidentes e identificação das suas causas e comparação com congéneres nacionais e internacionais, acompanhado por auditoria efectuada por entidade idónea e independente sobre os níveis de sinistralidade;
j) Apresentar, prontamente, as informações complementares ou adicionais que lhe sejam solicitadas pelo Concedente.

Base 16

Obtenção de licenças e regime fiscal

1 — Compete à Concessionária requerer, custear, obter e manter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das actividades integradas na Concessão, observando todos os requisitos que a tal sejam necessários.

2 — A Concessionária deve informar, de imediato, o Concedente no caso de qualquer das licenças a que se refere o número anterior lhe serem retiradas, caducarem, serem revogadas ou por qualquer motivo deixarem de operar os seus efeitos, indicando, desde logo, que medidas tomou e ou vai tomar para repor tais licenças em vigor.

3 — A Concessionária encontra-se sujeita à legislação fiscal em vigor, em cada momento, ao longo da Concessão.

Base 17

Responsabilidade da Concessionária

1 — A Concessionária é responsável única pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as actividades que integram o objecto da Concessão, por forma que possa cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações que assume no Contrato de Concessão.

2 — Com vista à obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento das actividades que integram o objecto da Concessão, a Concessionária celebrou com os Bancos Financiadores os Contratos de Financiamento e celebrou com os seus accionistas o Acordo de Subscrição de Capital, que, em conjunto com o *cash flow* líquido gerado pela Concessão, declara garantirem-lhe tais fundos.

3 — Não são oponíveis ao Concedente quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela Concessionária no âmbito dos contratos referidos no número anterior.

4 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, pode proceder ao refinanciamento da Concessão, de forma a assegurar a obtenção de níveis de eficiência mais elevados e custos adequados aos riscos envolvidos.

5 — Considera-se refinanciamento da Concessão a eventual negociação, substituição ou alteração das condições globais constantes dos Contratos de Financiamento actuais, ou a sua substituição por outros contratos ou por outras estruturas de financiamento.

6 — As alterações do indexante de taxa de juro variável, nos casos em que as condições de financiamento da Concessionária se baseiem em indexante dessa mesma taxa de juro variável não são consideradas operações de refinanciamento para efeitos do disposto na presente cláusula.

7 — Os novos instrumentos contratuais resultantes do refinanciamento devem conter obrigações de acordo com as práticas normais de mercado, as quais não devem ser, de forma relevante, mais onerosas para a Concessionária, seus accionistas ou o Concedente que as existentes nos Contratos de Financiamento iniciais, excepto se autorizadas pelo Concedente.

8 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização de operações de refinanciamento, tal como definidas na presente cláusula, são partilhados em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente.

9 — Para efeitos do número anterior, procede-se ao confronto entre o Caso Base para Refinanciamento e o Caso Base para Refinanciamento já ajustado pelos termos e condições resultantes dessa operação, mantendo-se inalterados todos os restantes pressupostos e fórmulas de cálculo constantes do Caso Base para Refinanciamento.

10 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 8 correspondem aos diferenciais de *cash flow* disponível para os accionistas, apurados por confronto anual entre os dois casos base referidos no número anterior, os quais resultam dos efeitos decorrentes das alterações dos pressupostos de financiamento subjacentes a cada um dos modelos financeiros.

11 — Ao montante apurado nos termos do número anterior são deduzidos os encargos razoáveis suportados pelo Concedente e pela Concessionária com o estudo e a montagem da operação mencionada no n.º 4.

12 — O Concedente e a Concessionária acordam entre si o mecanismo de partilha dos benefícios decorrentes da operação referida no n.º 4, de acordo com as características do novo modelo financeiro e da situação da Concessão, podendo consistir num pagamento único, a efectuar no momento de realização da operação, ou num pagamento faseado, a ocorrer em períodos a definir, ou numa composição resultante das alternativas anteriores.

13 — A Concessionária, actuando de boa fé, obriga-se a comunicar de imediato ao Concedente toda e qualquer intenção de modificação, prevista no n.º 5, dos Contratos de Financiamento que entenda negociar.

14 — Para efeitos do disposto no n.º 4, os Contratos de Financiamento celebrados entre a Concessionária e as entidades financiadoras devem prever a possibilidade da amortização antecipada, bem como os custos e penalidades daí decorrentes.

15 — O Concedente pode apresentar uma proposta de refinanciamento, caso este obtenha condições globalmente mais favoráveis que as evidenciadas no Caso Base ou constantes da proposta apresentada pela Concessionária, sem prejuízo do princípio da partilha de benefícios referida no n.º 8.

16 — Ocorrendo a situação prevista no número anterior, a Concessionária obriga-se a mostrar disponibilidade para negociar a operação de refinanciamento proposto, ou, em alternativa, apresentar uma proposta mais favorável que a apresentada pelo Concedente ou demonstrar que a operação proposta pelo Concedente tem condições globalmente menos favoráveis que aquelas que decorram dos Contratos de Financiamento vigentes.

17 — A concretização de qualquer operação de refinanciamento fica, em qualquer caso, dependente da decisão da Concessionária e da aprovação do Concedente.

18 — Ocorrendo uma operação de refinanciamento, o Caso Base Ajustado substitui, para todos os efeitos, o Caso Base.

Base 18

Obrigações do Concedente

1 — O Concedente não está sujeito a qualquer obrigação, nem assume qualquer responsabilidade ou risco no que respeita ao financiamento necessário ao desenvolvimento das actividades integradas na Concessão.

2 — Nos termos do n.º 14.2 do programa de concurso a que se refere o considerando *A*) e nos termos da proposta, o reembolso da totalidade do valor mutuado ao abrigo dos Contrato de Financiamento é efectuado antes do termo da Concessão.

Base 19

Disposições aplicáveis às expropriações

Às expropriações efectuadas por causa, directa ou indirecta, da Concessão são aplicáveis as disposições da legislação portuguesa em vigor.

Base 20

Declaração de utilidade pública com carácter de urgência

1 — São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações referidas na base anterior.

2 — Compete à Concessionária:

a) A prática dos actos que individualizem, caracterizem e identifiquem os bens a expropriar;

b) Apresentar ao Concedente, nos prazos previstos no Programa de Trabalhos, todos os elementos e documentos necessários à emissão das declarações de utilidade pública.

3 — O Concedente deve aprovar o fascículo do projecto de execução referente a expropriações no prazo de 90 dias contados da recepção desse projecto, prazo findo o qual se considera o projecto de expropriações tacitamente aprovado.

4 — Caso os projectos, elementos e documentos referidos nos n.os 2 e 3 exibam incorrecções ou insuficiências que influam na individualização, caracterização e identificação das parcelas e expropriar ou na emissão das declarações de utilidade pública, o Concedente notifica a Concessionária, até 60 dias depois da recepção do projecto de execução completo, para os corrigir, sem prejuízo da prática imediata dos actos expropriativos que não sejam afectados pelas incorrecções ou insuficiências detectadas.

5 — O Concedente procede à emissão e publicação das declarações de utilidade pública dos terrenos a expropriar no prazo de 30 dias contados da aprovação global do fascículo do projecto de execução referente a expropriações ou da aprovação das plantas parcelares, consoante o que ocorrer mais tarde.

6 — Sempre que se torne necessário realizar expropriações para manter direitos de terceiros no estabelecimento ou restabelecimento de redes, vias de qualquer tipo ou serviços afectados, são estas de utilidade pública e com carácter de urgência, sendo aplicáveis todas as disposições que regem a Concessão.

7 — A Concessionária, caso prove que lhe resultaram danos em virtude de qualquer atraso imputável ao Concedente na prática de acto ou actividade que, pela sua natureza, deva ser por este praticado no âmbito da presente cláusula, pode ter direito, nos termos da base 79, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

Base 21

Condução, controlo e custos dos processos expropriativos

1 — A condução e realização dos processos expropriativos dos bens ou direitos necessários ao Estabelecimento da Concessão compete à Concessionária, como entidade expropriante em nome do Concedente, à qual cabe também suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e, bem assim, o pagamento de indemnizações ou outras compensações decorrentes das expropriações ou da imposição de servidões ou outros ónus ou encargos que delas sejam consequência.

2 — Compete à Concessionária prestar ao Concedente, a todo o tempo, e nomeadamente no âmbito dos estudos e projectos por si realizados, toda a informação relativa aos processos expropriativos em curso, incluindo, designadamente, a apresentação de relatórios semestrais das expropriações realizadas, contendo a identificação das parcelas expropriadas e respectivos valores de aquisição ou indemnização, bem como daquelas em que foram accionados os mecanismos de posse administrativa.

3 — A autorização para alienação das áreas sobrantes, nas condições previstas no Código das Expropriações, é da competência do MOPTC, revertendo o valor obtido com a alienação para o InIR.

Base 22

InIR

1 — Sem prejuízo dos poderes cometidos a outras entidades, sempre que no Contrato de Concessão se atribuam poderes ou se preveja o exercício de faculdades pelo Concedente, tais poderes e tal exercício podem ser executados pelo InIR, salvo quando o contrário resultar do Contrato de Concessão ou de disposição imperativa da lei.

2 — Cabe ao InIR designar os mandatários do Estado nos procedimentos de arbitragem que decorram no âmbito do disposto no Contrato de Concessão.

Base 23

Concepção, projecto, duplicação e construção

1 — A Concessionária é responsável pela concepção, projecto, duplicação e construção do Lanço concessionado, respeitando os estudos e projectos aprovados nos termos dos números seguintes e o disposto no Contrato de Concessão.

2 — Para cumprimento das obrigações assumidas em matéria de concepção, projecto, duplicação e construção da Auto-Estrada, a Concessionária celebra, com o ACE, o Contrato de Projecto e Construção.

3 — A construção do Lanço concessionado deve obrigatoriamente ter início até 10 meses após a assinatura do Contrato de Concessão.

4 — A entrada em serviço do primeiro sublanço a construir deve verificar-se dentro do prazo máximo de 24 meses após a data da assinatura do contrato de concessão.

5 — A totalidade da rede deve entrar em serviço dentro do prazo máximo de 44 meses a contar da data da assinatura do Contrato de Concessão.

Base 24

Disposições gerais relativas a estudos e projectos

1 — A Concessionária promove, por sua conta e inteira responsabilidade, a realização dos estudos e projectos relativos ao Lanço a construir ou duplicar, às Áreas de Serviço, às áreas de repouso, aos centros de manutenção e conservação e aos outros equipamentos da Auto-Estrada, os quais devem:

a) Respeitar os termos da Proposta;

b) Satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor e, bem assim, as normas comunitárias aplicáveis; e

c) Satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, segurança, comodidade e economia dos utentes da Auto-Estrada, sem descurar os aspectos de integração ambiental e enquadramento adaptado à região que as mesmas atravessam.

2 — Os estudos e projectos referidos no número anterior são apresentados, sucessivamente, sob a forma de estudo prévio, incluindo estudos de impacte ambiental, projecto base e projectos de execução, podendo alguma destas fases ser dispensada pelo Concedente, a solicitação, devidamente fundamentada, da Concessionária.

3 — A nomenclatura a adoptar nos diversos estudos e projectos deve estar de acordo com o Vocabulário de Estradas e Aeródromos.

4 — O traçado da Auto-Estrada, a localização dos respectivos nós de ligação, do túnel, Áreas de Serviço, praças de portagem, áreas de repouso e sistemas de controlo e gestão de tráfego deve ser objecto de pormenorizada justificação nos estudos e projectos a realizar pela Concessionária, e tem em conta os estudos de carácter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esse traçado se desenvolva e, nomeadamente, os planos regionais de ordenamento do território, os planos directores municipais, os planos de pormenor urbanísticos, os estudos de impacte ambiental e as declarações de impacte ambiental.

5 — São facultados à Concessionária, a seu pedido e com a brevidade possível, todos os elementos de estudo de que disponha o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nomeadamente o estudo prévio e estudo de impacte ambiental.

6 — Os elementos referidos no número anterior não constituem obrigação para a Concessionária nem compromisso para o MOPTC, podendo ambos propor as alterações que julguem conveniente introduzir-lhes por forma que as obras a realizar melhor possam corresponder ao fim a que se destinam, nomeadamente as decorrentes da necessidade de cobrança de portagens, bem como alterações quanto à directriz, à rasante e ao perfil transversal.

7 — As alterações requeridas pela Concessionária referidas no número anterior carecem de aprovação pelo MOPTC e são realizadas por conta e risco da Concessionária.

8 — As normas a considerar na elaboração dos projectos, e que não sejam taxativamente indicadas no Contrato de Concessão, nem constem de disposições legais ou regulamentares em vigor, devem ser as que correspondam à melhor técnica rodoviária nos países da União Europeia, à data da execução dos trabalhos.

9 — Os estudos e projectos apresentados, pela Concessionária, devem:

a) Ser instruídos com parecer de revisão, emitido por entidades técnicas independentes;

b) Ser acompanhados de todas as autorizações necessárias, emitidas pelas autoridades competentes;

c) Ser elaborados e apresentados por forma a permitir o cumprimento, por aquela, da obrigação de observar as datas de início da construção e de abertura ao tráfego do Lanço que se encontram estabelecidas no Contrato de Concessão;

d) Auditorias de segurança ao projecto.

10 — No prazo de 30 dias contados da data de assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária identifica as entidades técnicas independentes que propõe para a emissão dos pareceres de revisão a que alude o número anterior.

11 — As entidades técnicas independentes propostas pela Concessionária consideram-se tacitamente aprovadas no prazo de 30 dias a contar da sua indicação, nos termos do número anterior, ao Concedente.

12 — A Concessionária submete à aprovação do InIR, no prazo de 30 dias contados da data de assinatura do contrato de concessão, um programa em que indica as datas em que se compromete a apresentar os estudos prévios, estudos de impacte ambiental, anteprojectos e projectos que lhe compete elaborar, bem como os de alterações que porventura julgue necessário introduzir nos estudos que lhe sejam fornecidos.

13 — No programa referido no número anterior figuram também as datas (meses e anos) do início da construção e da abertura ao tráfego de cada sublanço de auto-estrada.

Base 25

Apresentação de estudos e projectos

1 — Caso haja lugar à elaboração de novos estudos prévios, os mesmos devem ser apresentados ao InIR divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume síntese, de apresentação geral do lanço ou sublanço, incluindo uma estimativa do investimento;

b) Estudo de tráfego, actualizado, que suporte o dimensionamento da secção corrente, dos ramos dos nós de ligação, das ligações à rede viária envolvente, das intersecções, dos pavimentos e das praças de portagem;

c) Estudo geológico-geotécnico, acompanhado do programa de prospecção geotécnica detalhado para as fases seguintes do projecto;

d) Volume geral, contendo as geometrias propostas para as várias soluções de traçado, incluindo nós de ligação e restabelecimentos, a drenagem, a pavimentação, a sinalização e segurança, a integração paisagística, as praças de portagem e outras instalações acessórias;

e) Obras de arte correntes;

f) Obras de arte especiais;

g) Túneis;

h) Áreas de Serviço e de repouso;

i) Estudo de visibilidade da localização de todas as câmaras CCTV a instalar no âmbito do sistema de controlo e gestão de tráfego, cujas características técnicas mínimas se encontram especificadas no anexo I ao caderno de encargos;

j) Estudo termográfico justificativo do número e da localização das estações meteorológicas a instalar no âmbito do sistema de controlo e gestão de tráfego.

2 — Os estudos de impacte ambiental dão cumprimento à legislação nacional e comunitária neste domínio, designadamente à Directiva do Conselho n.º 97/11/CE, de 3 de Março, e ao Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, e respectivas alterações, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, prevendo, identificando e avaliando os potenciais impactes resultantes das fases de construção e exploração, apresentando as correspondentes medidas mitigadoras e compensatórias e os sistemas de monitorização para controlo efectivo dessas medidas, bem como os planos de monitorização que se revelem necessários.

3 — Os estudos de impacte ambiental são apresentados conjuntamente com os estudos prévios e projectos, para que o InIR, enquanto entidade licenciadora, os possa endereçar ao ministério com a tutela do ambiente para parecer de avaliação, de acordo com a legislação em vigor, sem prejuízo da posição de proponente atribuída à Concessionária, tal como definido na lei.

4 — Os projectos de execução devem ser apresentados ao InIR divididos nos seguintes fascículos independentes e número de exemplares:

a) Volume síntese de apresentação geral do lanço ou sublanço (três exemplares);

b) Implantação e apoio topográfico (um exemplar);

c) Estudo geológico e geotécnico (dois exemplares);

d) Terraplanagens (três exemplares);

e) Traçado geral (três exemplares e um exemplar por município afectado pelo projecto);

f) Nós de ligação (três exemplares e um exemplar por município afectado pelo projecto);

g) Restabelecimentos, serventias e caminhos paralelos (três exemplares e um exemplar por município afectado pelo projecto);

h) Drenagem (três exemplares);

i) Pavimentação (dois exemplares);

j) Integração paisagística (dois exemplares);

l) Equipamentos de segurança (dois exemplares);

m) Sinalização (três exemplares;

n) Portagens (dois exemplares);

o) Sistema de controlo e gestão de tráfego, incluindo sistema de emergência e segurança do túnel e sistema de postos de emergência SOS (dois exemplares);
p) Infra-estruturas de câmaras de visita e tubagens para instalação de cabos de telecomunicações (dois exemplares);
q) Iluminação (dois exemplares);
r) Vedações (um exemplar);
s) Serviços afectados (um exemplar);
t) Obras de arte correntes (dois exemplares);
u) Obras de arte especiais (dois exemplares);
v) Túneis (dois exemplares);
x) Centro de assistência e manutenção (dois exemplares);
z) Áreas de serviço e de repouso (dois exemplares);
aa) Projectos complementares (dois exemplares);
bb) Expropriações (três exemplares).

5 — Os estudos e projectos são apresentados ao InIR, nas diversas fases, com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes previamente aceites por aquele organismo, que os submete à aprovação do MOPTC. As entidades revisoras são contratadas pela Concessionária, em contrato a aprovar pelo InIR, e reportam directamente e em simultâneo a este último e à Concessionária.

6 — Toda a documentação é entregue no número de exemplares referido no n.º 4, com excepção dos estudos e projectos de carácter ambiental, que são apresentados nos termos da legislação ambiental aplicável, cujos elementos devem ser manipuláveis em equipamentos do tipo computador pessoal, em ambiente Windows (última versão).

7 — A documentação informática, fornecida em CD-ROM, usa os seguintes tipos:

a) Textos — Microsoft Word, armazenados no formato *standard;*
b) Tabelas e folhas de cálculo — Microsoft Excel, armazenados no formato *standard;*
c) Plano de trabalhos — Microsoft Project;
d) Peças desenhadas — formato DXF ou DWG.

8 — Caso a Concessionária entenda usar aplicações ou formatos alternativos aos indicados no número anterior, deve explicitá-los e dotar a fiscalização dos meios físicos e software necessários para a sua utilização.

Base 26

Critérios de projecto

1 — Na elaboração dos projectos da auto-estrada devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projecto em vigor no sector rodoviário, tendo em conta a velocidade base de 100 km/h , sem prejuízo do número seguinte.

2 — Em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, podem ser adoptadas características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da Concessionária devidamente fundamentada e após aprovação do Concedente.

3 — O dimensionamento das características técnicas deve ser baseado no tráfego médio diário anual previsto para o ano horizonte, considerando este como o 20.º ano após a abertura do lanço ou sublanço ao tráfego.

4 — Admite-se que o dimensionamento do perfil transversal em secção corrente seja atingido por fases em harmonia com a evolução do tráfego, garantindo um nível de serviço B, sem que, no entanto, o número inicial de vias seja inferior a duas em cada sentido.

5 — Relativamente às obras acessórias e trabalhos complementares a considerar nos projectos e a levar a efeito pela Concessionária, deve atender-se designadamente ao seguinte:

a) Vedação — a auto-estrada é vedada em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito tipos de vedações a aprovar pelo InIR. As passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante são também vedadas lateralmente em toda a sua extensão;
b) Sinalização — é estabelecida a sinalização horizontal, vertical e variável, indispensável para a conveniente captação, orientação, gestão e segurança da circulação, segundo as normas em uso no sector rodoviário e o Regulamento do Código da Estrada;
c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma da auto-estrada junto dos aterros com altura superior a 3 m, no separador quando tenha largura inferior a 9 m, bem como na protecção a obstáculos próximos da plataforma, nos termos das Normas do SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes), bem como o exposto no Directiva Europeia n.º 98/34/CE;
d) Integração e enquadramento paisagístico — a integração da auto-estrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa são objecto de projectos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento quer destes quer das margens, separador e áreas de serviço;
e) Segurança em túneis — deve ser respeitada a legislação em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 75/2006, de 27 de Março, bem como deve ser dado cumprimento à Directiva n.º 2004/54/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril;
f) Iluminação — os nós de ligação, incluindo as ligações de nível à rede viária envolvente, as praças de portagem e as áreas de serviço e de repouso devem ser iluminadas, bem como as pontes de especial dimensão e os túneis e ainda os restabelecimentos de vias previamente iluminadas;
g) Telecomunicações — é estabelecido ao longo de toda a auto-estrada e nos acessos uma infra-estrutura de telecomunicações de câmaras de visita e tubagens para serviço:

a) Do concessionário, através da qual assegura exclusivamente os serviços de assistência ao utente, o sistema controlo e gestão de tráfego e os demais serviços relativos à exploração da concessão, estando-lhe vedado o comércio jurídico privado do mesmo;
b) Do InIR, para as utilizações próprias que os seus estatutos e a lei lhe conferem.

A infra-estrutura de tubos a instalar deve ter a seguinte configuração: três tubos de Ø 110 mm e 3 tritubos de Ø 40 mm. A Concessionária utiliza um dos tubos e um dos tritubos para os efeitos mencionados na subalínea *a*) desta alínea;

h) Qualidade ambiental — devem ser adoptadas soluções construtivas e devem existir dispositivos de protecção contra agentes poluentes, nomeadamente ruídos.

6 — O dimensionamento das praças de portagem, caso existam, deve ser de modo a causar o mínimo de incomodidade e perdas de tempo aos utentes da auto-estrada.

7 — Ao longo e através da auto-estrada, incluindo as suas obras de arte especiais, são estabelecidos, onde se

julgue conveniente, os dispositivos necessários para que o futuro alojamento de cabos eléctricos, telefónicos, etc., possa ser efectuado sem afectar as estruturas e sem necessidade de levantar o pavimento.

Base 27

Aprovação dos estudos e projectos

1 — Os estudos e projectos apresentados pela Concessionária nos termos dos números anteriores, consideram-se tacitamente aprovados no prazo de 90 dias a contar da respectiva apresentação, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — A solicitação, pelo Concedente, de correcções ou esclarecimentos dos estudos ou projectos apresentados, tem por efeito o reinício da contagem do prazo de aprovação, se aquelas correcções ou esclarecimentos forem solicitados nos 30 dias seguintes à sua apresentação, ou a mera suspensão daquele prazo, até que seja feita a correcção ou prestado o esclarecimento, se a referida solicitação se verificar após aquele momento.

3 — Quando for exigível a emissão de Declaração de Impacte Ambiental ou de parecer de conformidade ambiental, o prazo de aprovação referido no n.º 1 conta-se a partir da data da respectiva recepção pelo InIR, ou do termo do prazo previsto na lei para a sua emissão.

Base 28

Corredor

A Concessionária não tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, se o traçado por si proposto e aprovado pelo Concedente para o Lanço ou quaisquer Sublanços a construir ou a duplicar, se localizar fora do Corredor que foi objecto de DIA ou dos Corredores constantes da Proposta.

Base 29

Execução das obras

1 — A execução de qualquer obra, pela Concessionária, só pode iniciar-se depois de aprovado o respectivo projecto de execução.

2 — Quaisquer documentos que careçam de aprovação do Concedente apenas podem circular nas obras com o visto do InIR.

3 — A execução, por Empreiteiros Independentes, de qualquer obra ou trabalho que se inclua nas actividades integradas na Concessão deve respeitar a legislação nacional e comunitária aplicável.

4 — Constitui especial obrigação da Concessionária promover, e exigir de todas as entidades que venham a ser contratadas para o desenvolvimento de actividades integradas na Concessão, que sejam observadas todas as regras de boa condução das obras ou trabalhos em causa e implementadas especiais medidas de salvaguarda da integridade física do público e de todo o pessoal afecto aos mesmos.

5 — A Concessionária é responsável perante o Concedente por que apenas sejam contratadas para desenvolver actividades integradas na Concessão entidades que se encontrem devidamente licenciadas e autorizadas e que detenham capacidade técnica e profissional adequada para o efeito.

6 — Todas as obras são realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e a devida perfeição, segundo as regras da arte, em harmonia com as disposições legais ou regulamentares em vigor, nomeadamente com o Caderno de Encargos tipo em vigor na EP — Estradas de Portugal, S. A., e as características habituais em obras do tipo das que constituem o objecto da concessão.

7 — Na falta ou insuficiência de disposições legais ou regulamentares aplicáveis, devem observar-se, mediante acordo do InIR, as recomendações similares de outros países da União Europeia, nomeadamente as normas do SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes).

8 — A construção de qualquer obra por Empreiteiros Independentes à Concessionária deve ser precedida de concurso nos termos da legislação nacional ou comunitária aplicável.

9 — As obras devem ser acompanhadas e fiscalizadas por entidades técnicas independentes previamente aceites pelo InIR. As entidades fiscalizadoras são contratadas pela Concessionária, em contrato a aprovar pelo InIR, e reportam directamente e em simultâneo a este último e à Concessionária.

10 — A Concessionária deve promover a divulgação das obras integradas na concessão.

Base 30

Condicionamentos especiais aos projectos e à construção

1 — Em situações de emergência, estado de sítio ou calamidade pública, o Concedente pode decretar a suspensão ou interrupção da execução de quaisquer trabalhos ou obras e adoptar as demais medidas que se mostrem adequadas, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável.

2 — A Concessionária pode, mediante autorização do MOPTC, introduzir alterações nas obras realizadas e bem assim estabelecer e pôr em funcionamento instalações suplementares, desde que daí não resulte modificação fundamental à concessão.

3 — A Concessionária, de igual modo, deve efectuar e fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo MOPTC, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

4 — A Concessionária, caso prove que das alterações referidas no número anterior lhe resultaram danos, tem direito a uma indemnização, a estabelecer por acordo com o Concedente, através do MFAP e do MOPTC, salvo se as alterações determinadas pelo Concedente tiverem a natureza de correcções resultantes de incumprimentos da Concessionária.

5 — O cálculo da indemnização referida no número anterior, mesmo quando as obras sejam realizadas por concurso público, tem por base um orçamento, previamente apresentado pela Concessionária com base em listagem de preços unitários.

6 — O InIR pode intervir em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e conservação, ordenando a verificação quer de anomalias de execução, quer do incumprimento do que for exigido e estiver aprovado, e determinando, consequentemente, alterações e melhorias, nos prazos e condições que considerar mais convenientes.

7 — As alterações a que se referem os n.os 2 e 3 seguem o regime do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, tal como alterado pelo Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de Julho.

Base 31

Património histórico e achados arqueológicos

1 — Qualquer património histórico ou arqueológico que seja identificado ou descoberto no decurso das obras de construção da Auto-Estrada é pertença exclusiva do Concedente, devendo a Concessionária notificá-lo imediatamente da sua descoberta e não podendo efectuar quaisquer trabalhos que o possam afectar ou pôr em perigo sem obter indicações do Concedente relativamente à sua forma de preservação, se aconselhável.

2 — A Concessionária, caso prove que da identificação ou descoberta de património histórico ou arqueológico lhe resultaram danos ou atraso, pode ter direito, nos termos da base 81, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

Base 32

Programa de Trabalhos

1 — O Programa de Trabalhos estabelece, designadamente, as datas em que a Concessionária se compromete a apresentar os estudos e projectos, a iniciar as obras de construção ou duplicação da Auto-Estrada e a abrir ao tráfego o Lanço e Sublanços.

2 — O Programa de Trabalhos não pode ser alterado pelo Concedente e pela Concessionária.

3 — Sempre que for aceite pelo Concedente e pela Concessionária que a evolução real das actividades integradas na Concessão determina que os prazos e datas previstos no Programa de Trabalhos não podem ser cumpridos, é elaborado, por acordo, um Programa de Trabalhos Actualizado que serve, estritamente, para registar as novas datas e prazos dos eventos, previstos no Programa de Trabalhos, que ainda não tenham ocorrido à data da sua elaboração.

4 — A aceitação, pelo Concedente e pela Concessionária, do Programa de Trabalhos Actualizado não pode ser interpretada como significando a admissão, por qualquer uma delas ou por ambas, de qualquer responsabilidade pelo atraso no cumprimento das datas e prazos constantes do Programa de Trabalhos.

Base 33

Plano de Recuperação de Atrasos

1 — Ocorrendo, ou sendo previsível a ocorrência, de atraso no cumprimento de alguma ou algumas das datas ou prazos constantes do Programa de Trabalhos, o Concedente pode notificar a Concessionária para apresentar, no prazo que lhe for fixado, um plano de recuperação dos atrasos, contendo a indicação do reforço de meios para o efeito necessários, bem como o respectivo custo e a imputação da responsabilidade pelo seu pagamento, tal como entendida pela Concessionária.

2 — De igual modo, e nas mesmas circunstâncias, pode a Concessionária tomar a iniciativa de apresentar um Plano de Recuperação de Atrasos, com o mesmo conteúdo daquele referido no número anterior.

3 — O Concedente pronuncia-se sobre o Plano de Recuperação de Atrasos no prazo de 15 dias a contar da sua apresentação, findos os quais se presume o respectivo indeferimento.

4 — Caso o Plano de Recuperação de Atrasos não seja apresentado no prazo para o efeito fixado, ou caso este não seja aprovado, pode o Concedente impor à Concessionária a adopção das medidas que entender adequadas e ou o cumprimento de um Plano de Recuperação de Atrasos por ele elaborado.

5 — Até à aprovação ou imposição de um Plano de Recuperação de Atrasos, a Concessionária deve manter a execução dos trabalhos nos termos definidos no Programa de Trabalhos, ficando obrigada, após ser notificada daquela aprovação ou imposição, a cumprir o Plano de Recuperação de Atrasos e a observar as medidas dele constantes.

Base 34

Aumento do número de vias da Auto-Estrada

1 — O aumento do número de vias nos sublanços com portagem da auto-estrada que constitui o objecto da concessão é realizado em harmonia com o seguinte:

a) Nos sublanços com quatro vias, tem de entrar em serviço mais uma via em cada sentido, até dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 35 000 veículos;

b) Nos sublanços com seis vias, tem de entrar em serviço mais uma via em cada sentido, até dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 60 000 veículos.

2 — Os investimentos necessários à execução das obras de aumento do número de vias não são comparticipados pelo Estado.

Base 35

Vias de comunicação e serviços afectados

1 — Compete à Concessionária suportar os custos e encargos relativos à reparação dos danos que se verifique terem sido causados em quaisquer vias de comunicação em consequência das obras a seu cargo, bem como os relativos ao restabelecimento das vias de comunicação existentes e interrompidas pela construção da Auto-Estrada.

2 — A Concessionária deve fazer um levantamento das vias circundantes ao empreendimento e anexá-lo ao pedido de aprovação pelo InIR. Os circuitos de obra a utilizar durante a obra deveram ser apresentados antes do início dos respectivos trabalhos.

3 — A Concessionária deve, por sua conta e risco, restabelecer as vias de comunicação existentes, incluindo acessos pedonais, interrompidas pela construção da auto-estrada, bem como construir as vias de ligação aos nós previstas nos projectos patenteados.

4 — A Concessionária deve, por sua conta e risco, construir e conservar na auto-estrada as obras de arte necessárias ao estabelecimento das vias de comunicação constantes de planeamentos ou projectos oficiais aprovados pelas entidades competentes, à data de elaboração dos projectos da auto-estrada da concessão.

5 — O restabelecimento de vias de comunicação é efectuado com um perfil transversal que atenda às normas em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamentos de segurança e separador, quando exista, da via onde se inserem e apresentar, exteriormente, de um e outro lado, passeios de largura dependente das características dessas vias. O traçado e as características técnicas destes restabelecimentos devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas ou tendo em conta o seu enquadramento viário existente ou projectado.

6 — A Concessionária é responsável por deficiências ou vícios de construção que venham a ser detectados nos res-

tabelecimentos referidos no n.º 1 até cinco anos após a data da respectiva conclusão, com excepção das obras de arte de transposição da auto-estrada, as quais integram a Concessão.

7 — A Concessionária é responsável pela reparação ou indemnização de todos e quaisquer danos causados em condutas de água, esgotos, redes de electricidade, gás, telecomunicações e respectivos equipamentos e em quaisquer outros bens de terceiros, em resultado da execução das obras da sua responsabilidade.

8 — A reposição, nos termos do número anterior, de bens e serviços danificados ou afectados pela construção da Auto-Estrada, é efectuada de acordo com as imposições das entidades que neles superintenderem, não podendo, contudo, ser exigido que a mesma se faça em condições substancialmente diferentes das previamente existentes.

Base 36

Responsabilidade da Concessionária pela qualidade da Auto-Estrada

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da concepção, do projecto e da execução das obras de construção e conservação do Lanço, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e operacionalidade, ao longo de todo o período da Concessão.

2 — A Concessionária responde, perante o Concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto, na execução das obras de construção e na conservação da Auto-Estrada, devendo esta responsabilidade ser coberta por seguro.

Base 37

Entrada em serviço da Auto-Estrada construída

1 — A Concessionária deve, após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Sublanço, solicitar, com um pré-aviso de 15 dias relativamente à data pretendida, a realização da respectiva vistoria, a efectuar, conjuntamente, por representantes do Concedente e por representantes da Concessionária.

2 — Para o efeito previsto no número anterior, consideram-se como trabalhos indispensáveis à entrada em serviço do Sublanço os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamento de portagem, equipamento de contagem e de classificação de tráfego, bem como o equipamento previsto no âmbito da protecção do ambiente, nomeadamente nas componentes acústica, hídrica e de fauna, ensaios de controlo de qualidade, bem como os trabalhos que obriguem à permanência de viaturas de serviço na faixa de rodagem.

3 — Da vistoria a que se refere o n.º 1 é lavrado auto assinado por representantes do Concedente e por representantes da Concessionária.

4 — A abertura ao tráfego do Sublanço só pode ter lugar quando o auto referido no número anterior seja favorável à sua entrada em serviço e caso se encontrem asseguradas as condições de acessibilidade à rede existente, previstas no projecto da obra ou determinadas pelo Concedente e que sejam imprescindíveis ao seu normal funcionamento.

5 — No caso de, não obstante ter sido autorizada a abertura ao tráfego do Sublanço, haver lugar à realização, nele, de trabalhos de acabamento ou melhoria, são tais trabalhos realizados prontamente pela Concessionária, realizando-se, após a sua conclusão, nova vistoria, de que é lavrado o respectivo auto, realizada nos termos que se descrevem no n.º 3.

6 — Os trabalhos de acabamento ou melhoria referidos no número anterior devem ter sido especificadamente indicados no primeiro auto de vistoria e devem ser executados no prazo no mesmo fixado.

7 — A autorização para a abertura ao tráfego do Sublanço não envolve qualquer responsabilidade do Concedente relativamente às respectivas condições de segurança ou de qualidade, nem exonera a Concessionária do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão.

8 — No prazo máximo de um ano a contar da última vistoria do Sublanço, a Concessionária fornece ao Concedente um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projecto das obras executadas, em material reprodutível e em suporte informático.

9 — A abertura ao tráfego de cada Sublanço de auto-estrada só se verifica uma vez restabelecidas as condições de acessibilidade à rede existente previstas no projecto da obra ou determinadas pelo MOPTC como imprescindíveis ao seu bom funcionamento.

Base 38

Demarcação dos terrenos e planta cadastral

1 — A Concessionária procede, à sua custa, contraditoriamente com os proprietários vizinhos e em presença de um delegado do InIR, que levantará o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respectiva planta, em fundo cadastral e a escala não inferior a 1: 2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante do domínio público e do património autónomo.

2 — A demarcação a que se refere o número anterior e a respectiva planta devem ser concluídas no prazo de dois anos a contar da data do auto de vistoria relativo à entrada em serviço do lanço da auto-estrada.

3 — A demarcação do domínio público deve ser efectuada através da colocação de marcos PE, devendo para a demarcação do património autónomo do InIR ser seguidas as instruções técnicas para a demarcação de prédios constantes do despacho n.º 63/MPAT/95.

4 — O cadastro a que se refere o n.º 1 é rectificado, segundo as mesmas normas, sempre que os terrenos ou dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso for fixado pelo InIR.

5 — A Concessionária entrega ao InIR os processos expropriativos após ter promovido a regularização registral e matricial dos imóveis adquiridos por via de direito privado ou por expropriação.

6 — Os processos expropriativos devem ser organizados por referência à declaração de utilidade pública, respectivo mapa e planta parcelar em formato digital.

7 — Cabe à Concessionária a preservação da integridade dos imóveis que vierem a incorporar-se no património autónomo do InIR.

Base 39

Requisitos das Áreas de Serviço

1 — As Áreas de Serviço são construídas de acordo com os respectivos projectos, que devem prever e justificar todas as infra-estruturas e instalações que as integram.

2 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente os projectos das Áreas de Serviço, e respectivo programa de execução.

3 — As Áreas de Serviço a estabelecer ao longo da Auto-Estrada devem:

a) Dar inteira satisfação aos aspectos de segurança, higiene e salubridade, bem como à sua integração cuidada na paisagem em que se situam, quer através da volumetria e partido arquitectónico das construções, quer da vegetação utilizada, devendo obedecer à condição de proporcionarem aos utentes um serviço de qualidade, cómodo, seguro, rápido e eficiente;

b) Incluir zonas de repouso destinadas a proporcionar aos utentes da Auto-Estrada locais de descanso agradáveis, bem como postos de abastecimento de combustíveis e lubrificantes;

c) Respeitar a legislação vigente que lhes seja aplicável ou que seja aplicável a algum ou alguns dos seus elementos, nomeadamente o disposto na Portaria n.º 75-A/94, de 14 de Maio.

4 — Nos projectos das áreas de serviço devem ser contempladas todas as infra-estruturas e instalações que a integram, segundo programa a apresentar pela Concessionária para aprovação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que se considera tacitamente deferido se não for rejeitado no prazo de 90 dias, devendo a respectiva construção ser efectuada por forma que a sua entrada em funcionamento ocorra, o mais tardar, seis meses após a entrada em serviço do sublanço onde se integram.

5 — A responsabilidade pela construção e exploração das áreas de serviço compete exclusivamente à Concessionária.

Base 40

Construção e exploração de Áreas de Serviço

1 — A Concessionária não pode subconcessionar ou por qualquer outra forma contratar com quaisquer terceiros as actividades de construção e exploração das Áreas de Serviço, ou parte delas, sem prévia aprovação dos respectivos contratos pelo Concedente.

2 — Sem prejuízo do disposto no Contrato de Concessão, em caso de incumprimento das obrigações decorrentes, neste âmbito, do Contrato de Concessão, o Concedente pode notificar a Concessionária e o terceiro que explore a Área de Serviço, ou parte dela, para, no prazo fixado para cada circunstância e que não pode ultrapassar seis meses, cessar o incumprimento e reparar as respectivas consequências, com a expressa indicação de que a sua manutenção, ou das suas consequências, pode originar o termo, pelo Concedente, do respectivo contrato.

3 — Decorrido o prazo fixado nos termos do número anterior, e caso se mantenha a situação de incumprimento ou não sejam reparadas as suas consequências, o Concedente pode instruir a Concessionária para que rescinda o contrato em causa.

4 — Se a Concessionária não proceder, no prazo máximo de 30 dias a contar da notificação que lhe tiver sido dirigida nos termos do número anterior, à rescisão aí referida, pode o Concedente pôr imediatamente termo ao contrato em causa.

5 — O que ficou estabelecido nos n.os 2 a 4 deve ser expressamente aceite por todas as partes nos contratos relativos à exploração das Áreas de Serviço, ou de parte delas.

Base 41

Extinção dos contratos respeitantes a Áreas de Serviço

1 — No fim do prazo da Concessão caducam automaticamente, e em razão daquele termo, quaisquer contratos celebrados pela Concessionária com quaisquer terceiros relativos à exploração das Áreas de Serviço, ou de parte destas, sendo esta única responsável pelas consequências legais e contratuais dessa caducidade.

2 — Não obstante o disposto no número anterior, o Concedente pode exigir à Concessionária, até 120 dias antes do Termo da Concessão, que esta lhe ceda, gratuitamente, a posição contratual para si emergente dos contratos referidos no número anterior, bem como dos direitos da Concessionária que se encontrem vencidos e não satisfeitos nessa data, salvo no que respeita aos créditos de natureza pecuniária.

3 — Em caso de resgate ou rescisão da Concessão, o Concedente assume os direitos e obrigações emergentes dos contratos referidos no n.º 1 que estejam, à data do resgate ou da rescisão, em vigor, com excepção das reclamações que contra a Concessionária estejam pendentes, ou daquelas que, embora apresentadas após o resgate ou a rescisão, se refiram a factos que lhes sejam anteriores.

4 — Os contratos a que se refere o n.º 1 devem conter cláusula que contenha a expressa anuência dos terceiros em causa à cessão da posição contratual prevista no n.º 2 e, bem assim, o reconhecimento do efeito que, nesses contratos, tem o resgate ou rescisão da Concessão.

Base 42

Conservação da Auto-Estrada

1 — A Concessionária deve manter a auto-estrada que constitui o objecto da concessão em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, realizando, nas devidas oportunidades, todos os trabalhos e alterações necessários para que as mesmas satisfaçam cabal e permanentemente o fim a que se destinam, obrigando-se a submeter à apreciação do InIR, no prazo de 60 dias contados da data de assinatura do contrato de concessão, um plano de controlo da qualidade, o qual deve propor os padrões mínimos que se obriga a respeitar e os indicadores de desempenho que se propõe fazer verificar, que nunca devem ser inferiores aos apresentados no contrato de concessão.

2 — O estado de conservação e as condições de exploração da auto-estrada são verificados pelo InIR de acordo com um plano de acções de fiscalização por ele definido, competindo à Concessionária proceder, nos prazos que lhe forem fixados, às reparações e beneficiações necessárias à manutenção dos padrões de qualidade previstos no número anterior.

3 — Salvo encerramento devido a casos de força maior, à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação, ou imposição das autoridades competentes, após o período de construção apenas é permitido, sob prévia aprovação do Concedente, sem penalidade, o encerramento de vias no período nocturno, entre as 21 e as 7 horas.

4 — O encerramento de vias e os trabalhos que de forma directa ou indirecta introduzam restrição e condicionalismos à circulação deve ser precedido de um plano de informação aos utentes a aprovar previamente pelo Concedente.

Base 43

Transferência da exploração e conservação de Sublanço existente

1 — O Sublanço entre o nó de Geraldes e o nó do Padronelo, bem como os equipamentos e instalações a eles afectos, transferem-se para a Concessionária às 24 horas da data de assinatura do Contrato de Concessão, tornando-se a respectiva exploração e conservação da responsabilidade exclusiva da Concessionária a partir desse momento.

2 — A Concessionária declara ter pleno conhecimento do estado de conservação do Sublanço referido no número anterior, bem como das instalações e equipamentos a ele afectos ou que nele se integram, e aceitar a respectiva transferência, sem reservas, para os efeitos previstos no Contrato de Concessão.

Base 44

Instalações de portagem

1 — Compete à Concessionária organizar o serviço de cobrança das portagens, com o acordo prévio do InIR, por forma que a mesma seja feita com a maior eficiência e segurança e com o mínimo de incomodidade e perda de tempo para os utentes da auto-estrada.

2 — As instalações de portagem devem integrar, designadamente, serviços de cobrança, serviços administrativos e instalações sociais para o pessoal e ser dotadas, tal como os respectivos acessos, dos meios de segurança adequados.

3 — Nas portagens podem ser estabelecidas linhas de pagamento manual, automático, por cartão de crédito ou outros a aprovar pelo Concedente.

4 — O sistema de cobrança de portagem electrónica a instalar tem de permitir a interoperabilidade com o sistema actualmente em utilização nas concessões nacionais, bem como a compatibilidade com o disposto na Directiva Europeia n.º 2004/52/CE, de 29 de Abril, e na Lei n.º 30/2007, de 6 de Agosto, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança electrónica de portagens e as formas de pagamento das portagens incluem o sistema manual, automático (através de via verde ou outro) e por cartão de débito e ou de crédito, devendo ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada ou outras que o Concedente autorize.

5 — Os custos com a cobrança e as instalações de portagem são integralmente suportados pela Concessionária.

Base 45

Instalações e equipamentos de contagem e classificação de tráfego

1 — A Concessionária deve instalar um sistema de controlo e gestão de tráfego, o qual deve integrar um conjunto de subsistemas com capacidade de processamento de informação em tempo real que lhe permitam, entre outros objectivos, monitorizar, contar e classificar o tráfego, bem como informar o utente das condições de circulação rodoviária que vai encontrar na Concessão.

2 — Este sistema de controlo e gestão de tráfego deve incluir, no mínimo e a funcionar de forma integrada, os seguintes subsistemas:

a) Centro de controlo exclusivo da concessão;
b) Meteorologia;
c) Sistema de postos de emergência SOS;
d) Sistema de emergência e segurança do túnel;
e) Sinalização de mensagens variáveis;
f) Circuito fechado de TV;
g) Recolha automática de dados de tráfego, incluindo pesagem.

3 — O subsistema de recolha automática de dados de tráfego deve assegurar a recolha de dados em todas as vias de cada um dos sublanços da concessão.

4 — O subsistema de sinalização de mensagens variáveis deve contribuir para uma correcta e eficaz gestão táctica do tráfego e deve complementar esta função prioritária com a instalação de equipamento que permita uma gestão estratégica do tráfego, de acordo com os princípios gerais definidos pelas autoridades competentes.

5 — O subsistema de circuito fechado de TV deve proporcionar ao InIR o acesso em simultâneo e em tempo real a, no mínimo, imagens captadas por 10 câmaras. A matriz de vídeo a instalar pelo concessionário deve estar preparada para receber comandos com origem na matriz de vídeo já existente no Sistema de Controlo e Informação de Tráfego do InIR.

6 — Salvo solução tecnológica com outras características a aceitar pelo Concedente, a transmissão vídeo de cada câmara é suportada por circuitos com débito não inferior a 2 Mb/s.

7 — O InIR deve ter acesso permanente, em tempo real e na sua sede, a toda a informação recolhida, tratada e armazenada pelo sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar pela Concessionária (o que inclui todos os dados de tráfego recolhidos pelos diversos equipamentos, os dados da sinalização de mensagens variáveis, do circuito fechado de TV e os dados de todos os demais subsistemas que vierem a ser instalados pela Concessionária).

8 — A Concessionária assegura todos os custos relativos ao acessos mencionados nos números anteriores, nomeadamente os que decorrem da instalação e funcionamento dos circuitos de comunicação, assim como de todo o *hardware* e de todo o *software* que o Concedente considere necessários para garantir a qualidade e a velocidade de transmissão que permitam ao InIR receber os dados recolhidos e tratados pelo sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar.

9 — O sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar pela Concessionária deve ainda assegurar que a transmissão de dados para o InIR permita a sua integração na base de dados do Sistema de Controlo e Informação de Tráfego do InIR, utilizando para o efeito o formato para a troca de dados a indicar pelo InIR.

10 — O InIR pode utilizar livremente os dados de tráfego recebidos, através das diferentes plataformas de divulgação que estiver a utilizar, no âmbito das suas obrigações nacionais e internacionais relativas à disponibilização de informação ao público das condições de circulação rodoviária nesta concessão.

11 — A Concessionária suporta todos os custos relativos ao fornecimento, instalação, manutenção e exploração do sistema de controlo e gestão de tráfego, incluindo todos os encargos associados à transmissão de dados da Concessão para o Concedente, incluindo a instalação e a activação de circuitos e ou linhas, todo o *hardware* e todo o *software* em conformidade com o especificado neste caderno de encargos.

12 — O sistema de controlo e gestão de tráfego, incluindo o Centro de Controlo de Tráfego, entra em funcionamento pleno na data de abertura ao tráfego do Sublanço onde o referido centro se insere.

13 — Nenhum Sublanço pode abrir ao tráfego sem que esteja concluída a instalação e em funcionamento de equipamento do sistema de controlo e gestão de tráfego referente ao Sublanço, que permita a gestão dos seguintes subsistemas:

a) Sistema de postos de emergência SOS;
b) Circuito fechado de TV;
c) Recolha automática de dados de tráfego.

14 — A localização dos equipamentos dos subsistemas referidos no número anterior deve permitir a monitorização, a contagem e o controlo de todos os sublanços da Concessão, devendo ser seguidas, no que for aplicável, as normas, os regulamentos e as instruções nacionais em vigor e todas as outras regulamentações e leis.

15 — Ficam a cargo da Concessionária todos os custos relativos ao fornecimento, instalação, conservação e exploração de todos os equipamentos do sistema de controlo e gestão de tráfego, bem como todos os custos da transmissão para o InIR, em tempo real, dos dados desses equipamentos.

16 — A Concessionária efectua e suporta todos os custos inerentes à migração do formato de troca de dados entre o seu sistema de controlo e gestão de tráfego e o sistema integrado de controlo e gestão de tráfego do Concedente para qualquer outro formato de troca de dados que o Concedente lhe comunique no prazo máximo de seis meses após notificação formal para o efeito.

Base 46

Classificação de veículos

Para efeitos da aplicação das tarifas de portagem, tem-se:

a) As seguintes classes de veículos, por ordem crescente do respectivo valor tarifário:

Classe	Designação
1	Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,1 m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.

b) Os veículos ligeiros de passageiros e mistos, tal como definidos no Código da Estrada, com dois eixos, peso bruto superior a 2300 kg e inferior ou igual a 3500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,1 m e inferior a 1,3 m, desde que não apresentem tracção às quatro rodas permanente ou inserível, pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1 quando utilizem o sistema de pagamento automático;

c) Que a Concessionária pode propor um sistema de classes simplificado, tendo, no entanto, em atenção a classificação aplicada à restante rede concessionada;

d) Que a relação entre as tarifas das classes 2, 3 e 4 e a tarifa da classe 1 não deve ser superior, respectivamente, a 1,75, a 2,25 e a 2,5.

Base 47

Tarifas e taxas de portagem

1 — As taxas de portagem de auto-estrada são fixadas por despacho do MOPTC, que é notificado à Concessionária com a antecedência mínima de 45 dias relativamente à data prevista para a entrada em serviço de cada sublanço de auto-estrada, relativamente às diferentes classes de veículos a cobrar nesse sublanço. A Concessionária deve aplicar as taxas de portagem na data de entrada em vigor fixada no referido despacho.

2 — As taxas de portagem são calculadas aplicando ao comprimento efectivo de cada sublanço, com arredondamento ao hectómetro, as tarifas por quilómetro de auto-estrada resultantes dos valores que têm como base a tarifa para a classe 1 calculada de acordo com a fórmula referida no n.º 6, reportada a Dezembro de 2006, e que é de € 0,07, não incluindo IVA.

3 — No caso de ser aceite, em qualquer um dos Sublanços, um sistema de portagem aberto, o comprimento a aplicar não é o efectivo mas o comprimento médio que resultar da ponderação dos tráfegos respectivos de cada Sublanço pelo tráfego médio do Lanço.

4 — As taxas de portagem são arredondadas ao múltiplo de € 0,05 mais próximo ou outro que se venha a revelar mais adequado à unidade monetária em vigor.

5 — As taxas de portagem podem variar consoante a hora do dia ou adaptar-se, em zonas especiais, a passagens regulares e frequentes ou a outras circunstâncias, tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público.

6 — As tarifas de portagem podem ser actualizadas anualmente, no 1.º mês de cada ano civil tendo em atenção a evolução do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, de acordo com a expressão seguinte:

$$TP\,(d1) = tv\,(1) \times \left[\frac{0{,}90 \times IPC\,(p)}{IPC\,(p-n)} + 0{,}10 \right]$$

sendo:

TP (*d*1) — valor máximo admissível para a data *d* da tarifa actualizada por sublanço e para a classe de veículos 1;
tv (1) — valor da tarifa em vigor por sublanço ou da tarifa de referência no caso do lanço a construir para a classe de veículos 1;
IPC (*p*) — valor do último índice de preços no consumidor, sem habitação;
p — mês a que se refere o último índice publicado;
n — número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária ou Dezembro de 2006 no caso do lanço a construir e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;
IPC (*p* - *n*) — valor do índice de preços no consumidor, sem habitação, relativo ao mês (*p* - *n*).

7 — O incumprimento do projecto de obra ou de qualquer das condições mínimas de circulação, segurança, sinalização e informação, no troço em obras, previstas nos artigos 1.º a 8.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, obriga à restituição ou não cobrança, ao utente, da taxa de portagem referente ao troço ou sublanço em obras.

8 — A declaração de incumprimento é da competência do Concedente, bem como o seu termo.

9 — Em caso de incumprimento:

a) É da responsabilidade do concessionário garantir o disposto no n.º 7;
b) A operação de restituição ou não cobrança da taxa de portagem é, respectivamente, automática ou por dedução imediata.

Base 48

Isenções de portagem

1 — Estão isentos de portagem:

a) Veículos afectos às seguintes entidades ou organismos:

i) Presidente da República;
ii) Presidente da Assembleia da República;
iii) Membros do Governo;
iv) Presidente do Tribunal Constitucional;
v) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
vi) Presidente do Supremo Tribunal Administrativo;
vii) Presidente do Tribunal de Contas;
viii) Procurador-Geral da República;

b) Veículos afectos ao Comando da GNR ou PSP e veículos da Brigada de Trânsito da GNR;
c) Veículos dos bombeiros, ambulâncias e outros veículos de emergência a estes equiparáveis, quando devidamente identificados;
d) Veículos militares ou das forças de segurança, quando em coluna;
e) Veículos da Concessionária, bem como os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade ou ao seu serviço;
f) Veículos afectos ao InIR, ANSR e à IGF no âmbito da sua função de fiscalização.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas *c*) e *d*), devem circular munidos dos respectivos títulos de isenção, a emitir pelo Concedente.
3 — Os títulos de isenção têm um período de validade de dois anos, renovável.
4 — A Concessionária não pode conceder isenções de portagem para além dos casos estabelecidos no n.º 1 da presente base, a não ser por motivos inerentes ao serviço próprio da Auto-Estrada e mediante autorização do InIR.

Base 49

Revisão das Tarifas

As taxas de portagem são actualizadas anualmente, no 1.º mês de cada ano civil, por despacho do MOPTC, que é notificado à Concessionária com a antecedência mínima de 45 dias relativamente à data prevista para a respectiva aplicação. A Concessionária deve aplicar as novas taxas na data de entrada em vigor dos novos preços, nele fixada.

Base 50

Manual de Operação e Manutenção e Plano de Controlo de Qualidade

1 — A Concessionária obriga-se a elaborar e respeitar um Manual de Operação e Manutenção da Auto-Estrada e um Plano de Controlo de Qualidade, que submetem à aprovação do Concedente no prazo de seis meses a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão.
2 — No Manual de Operação e Manutenção são estabelecidas as regras, princípios e procedimentos a observar em matéria de operação e manutenção do Empreendimento Concessionado e, designadamente:

a) Funcionamento do equipamento de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;
b) Funcionamento das praças de portagem;
c) Informação e normas de comportamento para com os utentes;
d) Normas de actuação no caso de restrições de circulação na Auto-Estrada;
e) Segurança dos utentes e das instalações;
f) Funcionamento dos serviços de vigilância e socorro, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de actualização;
g) Monitorização e controlo ambiental;
h) Estatísticas;
i) Áreas de Serviço.

3 — No Plano de Controlo de Qualidade são estabelecidos os critérios a verificar, a respectiva periodicidade de verificação, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nos seguintes componentes:

a) Pavimentos (flexível, rígido e semi-rígido);
b) Obras de arte correntes;
c) Obras de arte especiais;
d) Túneis;
e) Drenagem;
f) Equipamentos de segurança;
g) Sinalização;
h) Integração paisagística e ambiental;
i) Iluminação;
j) Telecomunicações.

4 — No caso de o Manual de Operação e Manutenção ou de o Plano de Controlo de Qualidade serem reprovados pelo Concedente, pode este fixar o respectivo conteúdo, tendo em conta as propostas apresentadas pela Concessionária.

Base 51

Sinistralidade

1 — A Concessionária deve manter um contínuo controlo dos níveis de sinistralidade registados na Concessão e promover a realização de auditorias anuais aos mesmos.
2 — A Concessionária está sujeita ao pagamento de multas, calculadas nos termos da base 70, por níveis de sinistralidade elevados que sejam da sua responsabilidade, nomeadamente decorrentes de erros de concepção, construção ou manutenção.
3 — A aplicação das multas previstas no presente número não prejudica a aplicabilidade de outras sanções contratuais, ou de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a Concessionária da responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que possa incorrer.
4 — A Concessionária deve propor medidas tendentes à redução dos níveis de sinistralidade, propondo, do mesmo modo, o regime de eventual comparticipação do Concedente na respectiva implementação se estas não decorrerem da correcção de erros de concepção, construção e ou manutenção.
5 — Um ano após a implementação das propostas apresentadas pela Concessionária, nos termos previstos nos n.os 2 e 4, devem ser realizadas auditorias, efectuadas por entidades idóneas e independentes, com vista à verificação do cumprimento dos objectivos apresentados nas propostas.

Base 52

Manutenção e disciplina de Tráfego

1 — A circulação pela auto-estrada obedece ao determinado no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — A Concessionária obriga-se a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade para os utentes, a circulação ininterrupta na auto-estrada objecto da concessão, salvo a ocorrência de caso de força maior, devidamente comprovado, de acidentes, bem como de determinação das autoridades policiais que, em qualquer dos casos, impeça a Concessionária de cumprir tal obrigação.

3 — A Concessionária deve estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a identificação de condições climatéricas adversas à circulação, a detecção de incidentes e a sistemática informação aos utentes em tempo útil, no âmbito da rede concessionada, garantindo ainda que envia ao InIR, automaticamente e em tempo real, toda a informação relativa a estes dados para que o Concedente a articule com as acções a levar a cabo na restante rede nacional através do seu sistema de controlo e informação de tráfego.

4 — Deve também a Concessionária acatar, sem direito a qualquer indemnização, todas as medidas adoptadas pelas autoridades com poderes de disciplina de tráfego, em ocasiões de tráfego excepcionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento para todas as categorias de utentes do conjunto da rede viária nacional.

Base 53

Assistência aos utentes

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes da auto-estrada que constitui o objecto da concessão, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes.

2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número anterior inclui igualmente o auxílio sanitário e mecânico, devendo a Concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado da auto-estrada, incluindo sistema de emergência, organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e a promover a prestação de assistência mecânica a veículos.

3 — O serviço referido no número anterior funciona nos centros de assistência e manutenção que a Concessionária deve criar e que compreendem também as instalações de vigilância e assistência imediata no túnel, bem como as necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento da auto-estrada.

4 — A Concessionária pode cobrar taxas aos utentes aos quais preste serviço de assistência, devendo os respectivos montantes serem previamente aprovados pelo MOPTC.

5 — O funcionamento dos serviços de socorro obedece a regulamento a aprovar pelo MOPTC e pelo Ministro da Administração Interna.

Base 54

Reclamações dos utentes

1 — A Concessionária coloca à disposição dos utentes da auto-estrada, em locais a determinar, livros destinados ao registo de reclamações, que devem ser visados periodicamente pelo InIR.

2 — A Concessionária envia trimestralmente ao InIR as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações que porventura tenham sido efectuadas.

Base 55

Estatísticas de tráfego

1 — A Concessionária deve organizar uma rigorosa estatística diária do tráfego na auto-estrada, incluindo a contagem de tráfego para as áreas de serviço.

2 — Os elementos obtidos são mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição do InIR, que tem livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.

Base 56

Encerramento de vias e trabalhos na via

1 — Os utentes têm o direito de serem informados, com a devida antecedência, pela Concessionária, sobre a realização de obras que afectem as normais condições de circulação na Auto-Estrada, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem. A informação a que se refere este número deve ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela Auto-Estrada, com eventual recurso a painéis de mensagens variáveis móveis e, se o volume das obras em causa e o seu impacte na circulação assim o recomendar, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque convenientes.

2 — Após a entrada em serviço do Lanço, e salvo encerramento devido a casos de força maior, à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a faixa de rodagem ou causem risco para a circulação ou a imposição das autoridades competentes, apenas é permitido o encerramento de vias, por motivos devidamente justificados, até ao limite de 7500 via × quilómetro × hora por ano, durante o período nocturno. Não são permitidos encerramentos de vias no período entre as 7 e as 21 horas.

3 — Por cada fracção inteira de 1000 via × quilómetro × hora por ano, que os limites anuais de encerramento de vias, estabelecidos no número anterior, forem ultrapassados, é aplicada à Concessionária uma penalização de € 10 000. Os valores das penalidades são actualizados, em Janeiro de cada ano, de acordo com o último IPC conhecido.

Base 57

Participações às autoridades públicas

A Concessionária obriga-se a participar às autoridades públicas competentes quaisquer actos ou factos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento, no âmbito das actividades objecto da Concessão.

Base 58

Contratação com terceiros

1 — A Concessionária é a única responsável, perante o Concedente, pelo desenvolvimento de todas as actividades concessionadas e pelo cabal cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Concessão, independentemente da contratação dessas actividades, no todo ou em parte, com terceiros e sem prejuízo das obrigações e responsabilidades directamente assumidas perante o Concedente pelas contrapartes nesses contratos.

2 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o número anterior, for ao Concedente permitido o exercício directo de direitos perante os terceiros que deles são partes, pode o Concedente optar, livremente, por

exercer tais direitos directamente sobre esses terceiros ou sobre a Concessionária, que, neste caso, apenas pode opor ao Concedente os meios de defesa que nesses contratos estejam previstos, ou deles resultem, na medida em que o uso ou os efeitos de tais direitos não impeça, procrastine ou torne difícil ou excessivamente oneroso, para o Concedente, o exercício dos poderes que para este decorrem do Contrato de Concessão ou da lei.

3 — Não são oponíveis ao Concedente quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela Concessionária com quaisquer terceiros, incluindo com os Bancos Financiadores e com os seus accionistas, sem prejuízo do disposto no número anterior.

Base 59

Contratos de Projecto

1 — Carecem de aprovação prévia do Concedente a substituição, suspensão, modificação, cancelamento ou rescisão dos Contratos de Projecto, bem como a celebração, pela Concessionária, de qualquer negócio jurídico que tenha por objecto as matérias reguladas pelos mesmos.

2 — A decisão do Concedente sobre pedido que lhe tenha sido dirigido em cumprimento do disposto no número anterior deve ser comunicada à Concessionária no prazo de 90 dias no caso dos Contratos de Financiamento e de 60 dias nos demais casos, devendo estes prazos contar-se a partir da data da recepção do respectivo pedido que se mostre acompanhado de toda a documentação que o deva instruir, suspendendo-se, todavia, aqueles prazos com a solicitação pelo Concedente de pedidos de esclarecimento e até que estes sejam prestados.

3 — Decorridos os prazos referidos no número anterior, a autorização considera-se tacitamente concedida.

Base 60

Autorizações do Concedente

1 — Carecem de autorização expressa do Concedente a suspensão, substituição, modificação, cancelamento ou rescisão dos seguintes documentos:

a) Garantias prestadas a favor do Concedente;
b) Garantias prestadas pelos Membros do Agrupamento a favor da Concessionária;
c) Garantias prestadas pelo ACE a favor da Concessionária;
d) Apólices de seguro.

2 — A Concessionária assegurar-se-á que os contratos e documentos a que se refere o número anterior contenham cláusula que exprima o assentimento das respectivas contrapartes ou emitentes ao efeito jurídico aí descrito.

Base 61

Outras autorizações ou aprovações do Concedente

1 — A aprovação ou a não aprovação dos estudos e projectos e a emissão ou recusa de emissão de autorizações ou aprovações, pelo Concedente, não acarreta qualquer responsabilidade para o Concedente nem exonera a Concessionária do cumprimento pontual das obrigações assumidas no Contrato de Concessão ou da responsabilidade que porventura lhe advenha da imperfeição daqueles, das concepções previstas ou da execução das obras, excepto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo Concedente, relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado, por escrito, reservas referentes à segurança, qualidade ou durabilidade das mesmas e a responsabilidade concreta que for invocada pelo Concedente ou por terceiro lesado ou o vício de que as obras venham a padecer decorram directamente de factos incluídos em tais reservas.

2 — Os prazos de emissão, pelo Concedente, de autorizações ou aprovações previstas no Contrato de Concessão contam-se da submissão do respectivo pedido, desde que este se mostre instruído com toda a documentação que o deva acompanhar e suspendem-se com o pedido, pelo Concedente, de esclarecimentos ou documentos adicionais, e até que estes sejam prestados ou entregues.

3 — A falta de autorização ou aprovação do Concedente, quando esta for, nos termos do Contrato de Concessão, necessária, fere de nulidade os actos ou contratos a elas sujeitos.

Base 62

Instalações de terceiros

1 — Quando, ao longo do período da Concessão, se venha a mostrar necessária a passagem pela Auto-Estrada de quaisquer instalações ou redes de serviço público não previstas anteriormente, a Concessionária deve permitir a sua instalação e manutenção, as quais têm, porém, de ser levadas a cabo por forma a causar a menor perturbação possível à circulação na Auto-Estrada.

2 — A forma e os meios de realização e conservação das instalações a que se refere o número anterior devem ser estabelecidos em contratos a celebrar entre a Concessionária e as entidades responsáveis pela gestão dos serviços em causa, as quais devem suportar os custos da sua realização e a compensação eventualmente devida à Concessionária pela respectiva conservação.

3 — Os contratos referidos no número anterior, bem como quaisquer alterações aos mesmos, carecem de aprovação do Concedente, que se presume concedida se o contrário não for comunicado à Concessionária até 30 dias após o pedido formulado pela Concessionária.

Base 63

Remuneração da concessão

1 — A Concessionária recebe uma remuneração anual, calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t + Serv_t - Ded_t \pm \sum (Sin)_t$$

em que:

R_t = remuneração anual da Concessionária no ano *t;*
Dis_t =componente da remuneração anual relativa à disponibilidade das vias efectivamente verificada no ano *t,* calculada nos termos do n.º 2;
$Serv_t$ = componente da remuneração anual relativa ao serviço prestado pela Concessionária efectivamente verificado no ano *t,* calculada nos termos do n.º 4;
Ded_t = componente correspondente às deduções a efectuar em virtude da ocorrência de falhas de desempenho e de disponibilidade, no ano *t,* calculada nos termos do n.º 5;
Sin_t = montante correspondente à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade para o ano *t,* calculada nos termos dos n.ºs 7 e seguintes.

2 — A componente da remuneração anual relativa à disponibilidade para cada sublanço *j* em cada ano é calculada de acordo com a fórmula seguinte:

$$Dis_t = td_t \times \sum_j nd_t(j) \times \frac{L(j)}{L_{Total}}$$

em que:

td_t = valor da tarifa diária de disponibilidade no ano *t;*
$nd_t(j)$ = número de dias em que o sublanço *j* se encontrou em serviço, devendo considerar-se:

No ano de entrada em serviço do sublanço *j,* o número de dias desde a data de entrada em serviço do Lanço *j* e 31 de Dezembro do ano *t* (inclusive);
Nos anos posteriores, o período entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro;
No ano de termo da concessão, o número de dias entre 1 de Janeiro e a data de termo da concessão;

L (*j*) = extensão, expressa em quilómetros, do sublanço *j;*
L_{Total} = extensão total, expressa em quilómetros, do lanço;
t = período correspondente a um ano civil.

3 — O valor da tarifa de disponibilidade definido para cada ano *t* não é actualizável durante a vigência do Contrato de Concessão.

4 — A componente da remuneração anual relativa ao serviço prestado pela Concessionária efectivamente verificado em cada ano é calculada de acordo com a fórmula seguinte:

$$Serv_t = \sum_j L(j) \times ts_t \times TMDA_t(j) \times nd_t(j)$$

em que:

L (*j*) = extensão, expressa em quilómetros, do sublanço *j;*
ts_t = valor da tarifa diária por quilómetro por serviço prestado no ano *t,* calculada por aplicação da fórmula matemática no n.º 49.6;
$TMDA_t$ = tráfego médio diário anual de veículos registado no sublanço *j* no ano *t;*
$nd_t(j)$ = número de dias em que o sublanço *j* se encontrou em serviço efectivo, devendo considerar-se:

No ano de entrada em serviço do sublanço *j,* o número de dias desde a data de entrada em serviço do sublanço *j* até 31 de Dezembro do ano *t* (inclusive);
Nos anos posteriores, o período entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro;
No ano de termo da concessão, o número de dias entre 1 de Janeiro e a data de termo da concessão;

t = período correspondente a um ano civil.

5 — O montante total das deduções a efectuar em cada ano, a que se refere o n.º 1, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$Ded_t = \sum F(Dis)_t$$

em que:

$F(Dis)_t$ = montante correspondente à dedução diária imposta em resultado da ocorrência de falhas de disponibilidade para o ano *t,* calculada nos termos do n.º 6.

6 — Considera-se existir uma falha de disponibilidade quando alguma das condições de indisponibilidade definidas no anexo n.º 12 se verificar.

7 — O montante relativo à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade é calculado de acordo com as fórmulas seguintes:

a) O índice de sinistralidade da concessão calcular-se-á nos seguintes termos:

$$IS_t(Conc) = \frac{N_t \times 10^8}{L \times TMDA_t \times 365}$$

em que:

$IS_t(Conc)$ = índice de sinistralidade da Concessão para o ano *t;*
N_t = número de acidentes no ano *t,* com vítimas (mortos e ou feridos), registados na Concessão pela autoridade policial competente;
L = extensão total, em quilómetros, dos sublanços em serviço;
$TMDA_t$ = TMDA registado na Concessão no ano *t;*

b) O índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real calcular-se-á nos seguintes termos:

$$IS_t(CONPOR) = \frac{\sum_i IS_t(concessão\ portagem_i) \times L_i}{\sum_i L_i}$$

em que:

$IS_t(CONPOR)$ = índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem para o ano *t;*
$IS_t(concessão\ portagem_i)$ = índice de sinistralidade de cada uma das concessões com portagem em operação;
L_i = extensão dos lanços em serviço de todas as concessões com portagem, expresso em quilómetros;

c) O índice de sinistralidade ponderado calcular-se-á nos seguintes termos:

$$IS_t(ponderado) = 60\,\% \times IS_t(Conc) + 40\,\% \times IS_t(CONPOR)$$

em que:

$IS_t(ponderado)$ = índice de sinistralidade ponderado para o ano *t;*
$IS_t(Conc)$ = índice de sinistralidade da Concessão para o ano *t;*
$IS_t(CONPOR)$ = índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem para o ano *t.*

8 — Sempre que se verifique

$$IS_t(Conc) < IS_{t-1}(ponderado)$$

o Concedente soma à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos do n.º 10, alínea *a*).

9 — Sempre que se verifique

$$IS_t(Conc) > IS_{t-1}(ponderado)$$

a Concessionária deduz à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos do n.º 10, alínea *b*).

10 — Os incrementos e deduções referidos no número anterior são calculados da seguinte forma:

a) Incremento:

$$Sin_t = 2\,\% \times (Dis_t + Serv_t) \times \frac{IS_{t-1}(ponderado) - IS_t(Conc)}{IS_t(Conc)}$$

b) Dedução:

$$Sin_t = 2\,\% \times (Dis_t + Serv_t) \times \frac{IS_t(Conc) - IS_{t-1}(ponderado)}{IS_t(Conc)}$$

11 — No caso de o último sublanço da Concessão entrar em serviço em mês diverso de Janeiro ou no caso de a Concessão terminar em mês diverso de Dezembro, são feitos os necessários ajustes ao cálculo dos prémios e multas aplicáveis, na proporção dos meses inteiros que decorrerem até Dezembro, no primeiro caso, ou dos meses inteiros que decorrerem entre Janeiro e o Termo da Concessão, no segundo.

12 — Os valores das tarifas de serviço a fixar em Janeiro de cada ano civil devem ser apresentados pela Concessionária ao Concedente, devidamente justificados, com a antecedência mínima de 45 dias em relação à data pretendida para a sua entrada em vigor.

13 — As portagens devidas pelos utentes da auto-estrada são receita do Concedente, tendo a Concessionária a obrigação de lhe entregar o respectivo valor, independentemente da respectiva cobrança, nos 15 dias seguintes ao final de cada um dos meses de Fevereiro, Abril, Junho, Agosto, Outubro e Dezembro, em cada um deles em relação a cada período de dois meses transcorrido.

14 — Cabe à Concessionária a cobrança, incluindo pelos meios judiciais, das portagens cujo pagamento haja sido fraudulentamente negado pelos utentes.

15 — O Concedente procede ao pagamento da remuneração anual em seis entregas de valor igual que se vencem no final de cada um dos meses de Fevereiro, Abril, Junho, Agosto, Outubro e Dezembro de cada ano e que, em conjunto, somam um valor correspondente a 80 % da remuneração anual prevista.

16 — A remuneração anual prevista a que alude o número anterior é, no 1.º ano de vigência da concessão, calculada com base no TMDA previsto no Caso Base e, nos anos seguintes, com base no TMDA do ano anterior.

17 — No final do mês de Fevereiro de cada ano, é efectuado um pagamento de reconciliação correspondente à diferença entre a remuneração anual do ano anterior e os pagamentos por conta efectuados nesse ano anterior.

18 — A determinação da parte responsável pelo pagamento de reconciliação é feita da seguinte forma:

a) Se a soma dos pagamentos por conta de certo ano for superior à remuneração anual desse mesmo ano, cabe à Concessionária pagar ao Concedente o montante respeitante ao pagamento de reconciliação;

b) Se a soma dos pagamentos por conta de certo ano for inferior à remuneração anual desse mesmo ano, cabe ao Concedente pagar à Concessionária o montante respeitante ao pagamento de reconciliação.

19 — Em caso de mora superior a 30 dias, relativamente às datas previstas no presente artigo para a realização de pagamentos entre o Concedente e a Concessionária, ou vice-versa, há lugar à aplicação de juros, após aquele período, calculados à taxa de Euribor para operações a 3 meses acrescida de 1 %.

Base 64

Cedência, alienação, trespasse e oneração da concessão

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, é interdito à Concessionária ceder, alienar ou por qualquer forma onerar, no todo ou em parte, a concessão.

2 — A Concessionária pode, com prévia autorização do Concedente, trespassar a concessão.

3 — Os actos praticados em violação do disposto nos números anteriores são nulos, sem prejuízo de outras sanções aplicáveis.

4 — No caso de trespasse, consideram-se transmitidos para a nova Concessionária os direitos e obrigações da anterior, assumindo aquela ainda os deveres, obrigações e encargos que eventualmente lhe venham a ser impostos como condição para a autorização do trespasse.

5 — A Concessionária está impedida de utilizar o canal técnico rodoviário para fins distintos do objecto da concessão e o mesmo não pode ser objecto de qualquer negócio jurídico da Concessionária, independentemente da sua natureza, salvo autorização do Concedente.

Base 65

Garantias

1 — O cumprimento das obrigações assumidas pela Concessionária no Contrato de Concessão é garantido, cumulativamente, através de:

a) Caução, estabelecida a favor do Concedente, nos montantes estipulados no n.º 3;

b) Garantias bancárias, prestadas, nos termos da minuta que consta de anexo ao Contrato de Concessão, a favor da Concessionária pelos Membros do Agrupamento, nos montantes de fundos próprios que cada um se obrigou a subscrever nos termos do Acordo de Subscrição de Capital.

2 — O original da caução e cópias certificadas das garantias bancárias referidas no número anterior são entregues ao Concedente na data de assinatura do Contrato de Concessão e manter-se-ão em vigor:

a) A caução a que se refere a alínea *a*) do número anterior, até um ano após o Termo da Concessão;

b) As garantias a que se refere a alínea *b*) do número anterior até que sejam cumpridas todas as obrigações por elas asseguradas, sendo o respectivo valor garantido progressivamente reduzido à medida e na proporção em que for sendo cumprido o Acordo de Subscrição de Capital.

3 — A caução é prestada por valor nunca inferior a € 3 000 000 e é fixada pela forma seguinte:

a) Enquanto a auto-estrada se encontrar em construção, no todo ou em alguns dos seus sublanços, a caução a prestar, em base anual, no mês de Janeiro de cada ano, para garantia da obra, deve ser de 5 % do orçamento das obras a realizar nesse ano;

b) Na data da entrada em serviço de cada um dos sublanços construídos, o montante da caução correspondente a esse sublanço é reduzido a 1 % do seu valor imobilizado corpóreo reversível, para garantia da respectiva conservação e exploração.

4 — A caução prestada pode ser levantada pela Concessionária um ano após o Termo da concessão.

5 — No fim da fase de construção a caução prevista no presente artigo é actualizada anualmente de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

6 — O valor mínimo da caução, fixado no n.º 3, é actualizado em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC publicado para o ano anterior àquele em que a actualização ocorre.

7 — A caução pode ser constituída, consoante opção da Concessionária, por uma das seguintes modalidades:

a) Depósito em numerário, constituído à ordem do Concedente;

b) Títulos emitidos ou garantidos pelo Estado Português;
c) Garantia bancária, emitida por instituição de crédito em benefício do Concedente.

8 — Quando a caução for constituída em títulos, estes são avaliados pelo respectivo valor nominal, salvo se, nos três meses anteriores à constituição da caução, a sua cotação média na Bolsa de Valores de Lisboa for abaixo do par, situação em que a avaliação se fixa em 90 % dessa média. Os títulos são reavaliados, nos mesmos termos, no início de cada semestre natural.
9 — As instituições emitentes ou depositárias da caução (desde que diversas de qualquer dos Bancos Financiadores que outorgarem os Contratos de Financiamento na data de assinatura do Contrato de Concessão) devem merecer aprovação prévia e expressa do Concedente.
10 — O Concedente pode utilizar a caução, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral sobre a matéria em causa, sempre que a Concessionária não cumpra qualquer obrigação assumida no Contrato de Concessão, nomeadamente quando não proceda ao pagamento das multas contratuais, dos prémios de seguro ou sempre que tal se revele necessário em virtude da aplicação de qualquer disposição contratual.
11 — Sempre que o Concedente utilize a caução, a Concessionária deve proceder à reposição do seu montante integral no prazo de 30 dias a contar da data daquela utilização.
12 — Todas as despesas e obrigações relativas à prestação da caução são da responsabilidade da Concessionária.

Base 66

Seguros

1 — A Concessionária deve assegurar a existência, e manutenção em vigor, das apólices de seguro necessárias para garantir uma efectiva e compreensiva cobertura dos riscos inerentes ao desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, emitidas por seguradoras aceites pelo Concedente.
2 — O Programa de Seguros relativo às apólices indicadas no número anterior é o constante de anexo ao Contrato de Concessão.
3 — O Concedente é co-beneficiário das apólices referidas no anexo acima referido.
4 — Não podem ter início quaisquer obras ou trabalhos no Empreendimento Concessionado sem que a Concessionária apresente, ao Concedente, comprovativo de que as apólices de seguro previstas no Programa de Seguros e aplicáveis à fase da Concessão se encontram em vigor, com os prémios do primeiro período de cobertura pagos.
5 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a manutenção em vigor das apólices listadas no Programa de Seguros, nomeadamente através do pagamento atempado dos respectivos prémios, pelo valor que lhe seja debitado pelas seguradoras.
6 — As seguradoras que emitam as apólices referidas neste número devem comunicar ao Concedente com, pelo menos, 45 dias de antecedência, a sua intenção de as cancelar ou suspender, sempre que tal seja motivado pela falta de pagamento dos respectivos prémios.
7 — O Concedente pode proceder, por conta da Concessionária, ao pagamento directo dos prémios referidos no número anterior, nomeadamente através da caução.
8 — As condições constantes dos n.os 6 e 7 devem constar das apólices emitidas nos termos desta cláusula.

Base 67

Fiscalização pelo Concedente

1 — A Concessionária faculta ao Concedente, ao InIR ou a qualquer outra entidade por estes nomeada livre acesso a todo o Empreendimento Concessionado, bem como a todos os livros de actas, listas de presenças e documentos anexos relativos à Concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e actividades objecto da Concessão, incluindo as estatísticas e registos de gestão utilizados, e presta, sobre todos esses documentos, os esclarecimentos que lhe forem solicitados.
2 — O InIR pode intervir, em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e conservação, ordenando a verificação e reparação quer de anomalias de execução quer do incumprimento do que for exigível à Concessionária.
3 — Podem ser efectuados, por ordem do Concedente, ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e as características da Concessão, do equipamento, sistemas e instalações à mesma respeitantes, a que podem estar presentes representantes da Concessionária, correndo os respectivos custos por conta desta, sem prejuízo de posterior recurso à arbitragem.
4 — As determinações do Concedente que vierem a ser expressamente emitidas no âmbito dos poderes de fiscalização, incluindo as relativas a eventuais suspensões dos trabalhos de construção, são imediatamente aplicáveis e vinculam a Concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.
5 — A existência e o eventual exercício dos poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações resultantes do presente contrato não envolvem qualquer responsabilidade do Concedente pela execução das obras de construção.
6 — Quando a Concessionária não tenha respeitado as determinações emitidas pelo Concedente no âmbito dos seus poderes de fiscalização, dentro do prazo que lhe for fixado, assiste a este a faculdade de proceder à correcção da situação, directamente ou através de terceiro, correndo os custos para o efeito incorridos por conta da Concessionária.
7 — O Concedente pode recorrer à caução para pagamento dos custos incorridos em aplicação do disposto no número anterior, sem prejuízo do posterior recurso, pela Concessionária, à arbitragem.

Base 68

Controlo da construção da Auto-Estrada

1 — A Concessionária obriga-se a apresentar, semestralmente, ao InIR, um relatório geral de progresso, traçado sobre o Programa de Trabalhos.
2 — A Concessionária obriga-se a apresentar, trimestralmente, ao InIR, os planos parcelares de trabalho.
3 — Eventuais desvios entre os documentos referidos nos números anteriores e entre estes e o Programa de Trabalhos devem ser neles devidamente relatados e fundamentados e, ocorrendo atrasos na construção da Auto-Estrada, devem ser indicadas as medidas de recuperação previstas.
4 — A Concessionária fica obrigada a fornecer, em complemento dos documentos referidos, todos os esclarecimentos e informações adicionais que o InIR lhe solicitar.

Base 69

Responsabilidade extracontratual da Concessionária

1 — A Concessionária responde, nos termos da lei geral, por quaisquer danos causados no exercício das actividades que constituem o objecto da concessão, pela culpa ou pelo risco.

2 — A Concessionária responde ainda, nos termos em que o comitente responde pelos actos do comissário, pelos prejuízos causados por terceiros contratados no âmbito dos trabalhos compreendidos na concessão.

3 — Constitui especial dever da Concessionária promover e exigir a qualquer entidade com que venha a contratar que promova as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afecto à concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e segurança em vigor a cada momento.

Base 70

Incumprimento

1 — Sem prejuízo da possibilidade de sequestro ou rescisão da Concessão, nos casos e nos termos previstos no Contrato de Concessão e na lei, o incumprimento, pela Concessionária, de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Concessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou deste contrato, pode ser sancionada, por decisão exclusiva deste, pela aplicação de multas contratuais, cujo montante varia, em função da gravidade da falta, entre € 10 000 e € 150 000, sem prejuízo do direito do Concedente a ser indemnizado pelo dano excedente.

2 — O Concedente pode optar, se as circunstâncias do incumprimento o aconselharem, nomeadamente em função do benefício económico que possa ser obtido pela Concessionária com o incumprimento ou com o cumprimento defeituoso, pela fixação de uma multa diária, que varia entre € 5000 e € 50 000 ou pela aplicação de multa equivalente a esse benefício, acrescido de até 30 %.

3 — No caso de incumprimento de obrigações sujeitas a um prazo determinado, o valor da multa corresponde a € 1000 por cada dia de atraso, desde o 1.º até ao 5.º dia de atraso, a € 1500 do 6.º ao 15.º dia de atraso, e a € 5000 por cada dia de atraso, a partir do 16.º dia de atraso.

4 — A aplicação de multas contratuais está dependente de notificação prévia da Concessionária pelo Concedente para reparar o incumprimento.

5 — O prazo de reparação do incumprimento é fixado atendendo à extensão e natureza dos trabalhos a executar e tem sempre em atenção a defesa do interesse público e a manutenção em funcionamento, nos termos deste contrato, da Concessão.

6 — Caso o incumprimento consista em atraso na data de entrada em serviço do Lanço a construir, as multas são, em qualquer caso, aplicadas por cada dia de atraso e são aplicáveis nos termos seguintes:

a) Até ao montante de € 15 000 por dia de atraso, entre o 1.º e o 15.º dia de atraso, inclusive;

b) Até ao montante de € 25 000 por dia de atraso, entre o 16.º e o 30.º dia de atraso, inclusive;

c) Até ao montante de € 50 000 por dia de atraso, entre o 31.º e o 60.º dia de atraso, inclusive;

d) Até € 62 500, a partir do 61.º dia de atraso.

7 — Caso a Concessionária não proceda ao pagamento voluntário das multas contratuais que lhe forem aplicadas no prazo de 10 dias a contar da sua fixação e notificação pelo Concedente, este pode utilizar a caução para pagamento das mesmas.

8 — No caso de o montante da caução ser insuficiente para o pagamento das multas, pode o Concedente deduzir o respectivo montante de qualquer pagamento a efectuar por ele.

9 — Os valores referidos no presente número são actualizados em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

10 — A aplicação das multas previstas neste número não prejudica a aplicabilidade de outras sanções contratuais, nem de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a Concessionária da responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que incorrer perante o Concedente ou terceiro.

Base 71

Força maior

1 — Consideram-se, unicamente, casos de força maior os acontecimentos, imprevisíveis e irresistíveis, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da Concessionária.

2 — Constituem, nomeadamente, casos de força maior actos de guerra ou subversão, hostilidades ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, explosão, raio, inundações graves, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem as actividades compreendidas na Concessão.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito exonerar a Concessionária da responsabilidade pelo incumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão pelo prazo fixado pelo Concedente, após prévia audiência da Concessionária, que sejam directamente por ele afectadas, na estrita medida em que o respectivo cumprimento, pontual e atempado, tenha sido efectivamente impedido, e pode dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do n.º 81 ou, caso a impossibilidade de cumprimento do Contrato de Concessão se torne definitiva ou a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão seja julgada excessivamente onerosa pelo Concedente, à resolução do Contrato de Concessão.

4 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco segurável em praças da União Europeia, por apólices comercialmente aceitáveis, verificar-se-á o seguinte, independentemente de a Concessionária ter efectivamente contratado as respectivas apólices:

a) A Concessionária não fica exonerada do cumprimento, pontual e atempado, das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, na medida em que aquele cumprimento se tornasse (ou torne) possível em virtude do recebimento da indemnização devida nos termos da apólice relativa ao risco em causa;

b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, apenas na medida da perda de receitas ou do aumento de custos sofridos, pela Concessionária, que seja superior à indemnização que seria aplicável ao risco em causa, independentemente das limitações resultantes de franquia, capital seguro ou condições de cobertura; mas

c) Há lugar à resolução do Contrato de Concessão quando a impossibilidade de cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão seja definitiva ou quando a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão seja julgada excessivamente onerosa pelo Concedente, devendo, em qualquer dos casos, a Concessionária pagar ao Concedente o valor da indemnização que seria aplicável ao risco em causa, independentemente das limitações resultantes de franquia, capital seguro ou condições de cobertura.

5 — Ficam, em qualquer caso, excluídos da previsão do n.º 4 os actos de guerra ou subversão, hostilidade ou invasão, rebelião ou terrorismo e as radiações atómicas.

6 — Perante a ocorrência de um evento de força maior, o Concedente e a Concessionária acordam se há lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão ou à resolução do Contrato de Concessão, recorrendo-se ao procedimento arbitral caso não seja alcançado acordo quanto à opção e respectivas condições, no prazo de 150 dias a contar da ocorrência do evento de força maior.

7 — Verificando-se a resolução do Contrato de Concessão nos termos do presente número, observar-se-á, nomeadamente, o seguinte:

a) O Concedente assume os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, excepto os relativos a incumprimentos verificados antes da ocorrência do evento de força maior;

b) Quaisquer indemnizações pagáveis, em resultado de eventos de força maior, ao abrigo de seguros contratados pela Concessionária são directamente pagas ao Concedente;

c) Pode o Concedente exigir da Concessionária que esta lhe ceda, gratuitamente, a posição contratual para si emergente de alguns ou todos os contratos celebrados com terceiros e relativos à exploração das Áreas de Serviço, que, neste caso, subsistem para além da resolução do Contrato de Concessão;

d) Revertem para o Concedente todos os bens que integram a Concessão e o Estabelecimento da Concessão;

e) Fica a Concessionária responsável pelos efeitos da cessação de quaisquer contratos (incluindo os Contratos de Projecto) de que seja parte e que não tenham sido aprovados pelo Concedente;

f) Salvo no caso de a resolução do Contrato de Concessão ocorrer, nos termos do n.º 4, em consequência de caso de força maior que corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco segurável em praças da União Europeia, por apólices comercialmente aceitáveis, e a Concessionária não tiver contratada a respectiva cobertura, o Concedente reembolsa o valor nominal dos fundos próprios accionistas investidos e ainda não reembolsados e o valor contabilístico dos lucros retidos.

8 — A Concessionária obriga-se a comunicar, de imediato, ao Concedente a ocorrência de qualquer evento qualificável como caso de força maior, bem como, no mais curto prazo possível, a indicar quais as obrigações emergentes do Contrato de Concessão cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou dificultado por força de tal ocorrência e, bem assim, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática para mitigar o impacte do referido evento e os respectivos custos.

9 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a mitigação, por qualquer meio razoável e apropriado ao seu dispor, dos efeitos da verificação de um caso de força maior.

Base 72

Resgate

1 — Nos últimos dois anos de vigência da Concessão, pode o Concedente proceder ao respectivo resgate a todo o tempo, mas nunca antes de decorrido um ano após a notificação à Concessionária da intenção de resgate.

2 — Com o resgate, o Concedente assume automaticamente todos os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Projecto e, bem assim, dos contratos outorgados anteriormente à notificação referida no número anterior que tenham por objecto a exploração e conservação da Auto-Estrada, salvo no que respeitar a incumprimentos da Concessionária, verificados antes da notificação da intenção de resgate.

3 — As obrigações assumidas pela Concessionária por força de contratos por si celebrados após a notificação do resgate só são assumidas pelo Concedente quando tais contratos tenham obtido, previamente, a sua autorização, nos termos previstos no Contrato de Concessão.

4 — Em caso de resgate, a Concessionária tem direito a ser indemnizada nos seguintes termos:

a) A Concessionária tem direito à prestação pelo Concedente, a título de indemnização e em cada ano, desde a data do resgate e até ao termo do prazo da Concessão, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros *cash-flows* para Accionistas, desde que ainda não pagos;

b) A compensação referida na alínea anterior, a ser liquidada em cada ano, pode em alternativa e por iniciativa do Concedente ser liquidada de uma só vez, caso em que se considera uma taxa de actualização correspondente à TIR Accionista prevista no Caso Base;

c) O montante da indemnização a que se refere a alínea *a*) anterior não pode, em qualquer circunstância, ser superior ao *cash flow* accionista previsto no Caso Base, e ainda não pago, entre a data do resgate e o final do contrato.

5 — No cálculo da indemnização referida no número anterior, é utilizada a última versão entregue ao Concedente das projecções referidas na alínea *h*) do n.º 17.1 desde que aceite pelo Concedente. Os montantes a pagar pelo Concedente são deduzidos de eventuais obrigações da Concessionária vencidas e não cumpridas à data do resgate.

6 — Caso não haja acordo entre o Concedente e a Concessionária, no decurso dos 90 dias seguintes à notificação prevista no n.º 1, sobre o valor da indemnização a pagar pelo Concedente, esta é determinado por um Tribunal Arbitral, observadas as regras dos n.^{os} 4 e 5, constituído nos termos previstos neste Contrato.

7 — Com o resgate, são libertadas, um ano depois, a caução e as demais garantias, mediante comunicação dirigida pelo Concedente aos respectivos depositários ou emitentes.

Base 73

Sequestro

1 — Em caso de incumprimento grave, pela Concessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, o Concedente pode, mediante sequestro, tomar a seu cargo o desenvolvimento das actividades integradas na Concessão.

2 — O sequestro pode ter lugar, nomeadamente, caso se verifique qualquer das seguintes situações, por motivos imputáveis à Concessionária:

a) Cessação ou interrupção, total ou parcial, das obras ou da exploração dos serviços, com consequências graves para o interesse público ou para a integridade da Concessão;
b) Deficiências graves na organização e regular desenvolvimento das actividades objecto da Concessão, ou no estado geral das instalações e equipamentos, que comprometam a continuidade das obras, a sua integridade, a segurança de pessoas e bens, ou a regularidade da exploração ou dos pagamentos;
c) Atrasos na construção da Auto-Estrada que ponham em risco o cumprimento do prazo estabelecido para a sua entrada em serviço e que não tenham sido resolvidos nos termos da base 33.

3 — Verificando-se qualquer facto que, nos termos dos números anteriores, possa dar lugar ao sequestro da Concessão, observar-se-á previamente, e com as devidas adaptações, o processo de sanação do incumprimento.

4 — A Concessionária está obrigada à entrega do Empreendimento Concessionado no prazo que lhe for fixado pelo Concedente quando lhe for comunicada a decisão de sequestro da Concessão.

5 — Durante o período de sequestro da Concessão, o Concedente aplica os rendimentos realizados durante tal período, nomeadamente os resultantes da cobrança e recebimento das portagens, em primeiro lugar para acorrer aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da Concessão, nos termos previstos no presente contrato, e, em segundo lugar, para efectuar o serviço da dívida da Concessionária, decorrente dos Contratos de Financiamento.

6 — Caso os rendimentos realizados durante o período do sequestro não sejam suficientes para fazer face aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da Concessão, nos termos previstos no presente contrato, fica a Concessionária obrigada a suportar a diferença, podendo o Concedente recorrer à caução, em caso de não pagamento pela Concessionária, no prazo que lhe for fixado.

7 — Logo que restabelecido o normal funcionamento da Concessão, a Concessionária é notificada para retomar a Concessão, no prazo que lhe for fixado pelo Concedente.

8 — A Concessionária pode optar pela rescisão da Concessão caso o sequestro se mantenha por seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da Concessão, sendo então aplicável o disposto no n.º 9 da base 74.

Base 74

Rescisão

1 — O Concedente pode pôr fim à Concessão através de rescisão do Contrato de Concessão, em casos de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão.

2 — Constituem, nomeadamente, causa de rescisão do Contrato de Concessão por parte do Concedente, nos termos e para os efeitos do disposto no número anterior, os seguintes factos e situações:

a) A não entrada em serviço da totalidade da Auto-Estrada até 44 meses após a assinatura do Contrato de Concessão, por facto imputável à Concessionária, nos termos do Contrato de Concessão;
b) Abandono da construção, da exploração ou da conservação da Concessão;
c) Declaração de insolvência da Concessionária;
d) Não cumprimento reiterado das obrigações que originaram a aplicação das sanções previstas na base 70;
e) Recusa ou impossibilidade da Concessionária em retomar a Concessão nos termos do disposto no n.º 7 da base 73 ou, quando a tiver retomado, repetição dos factos que motivaram o sequestro;
f) Falta de prestação ou de reposição da caução nos termos e prazos previstos;
g) Cedência, alienação, oneração ou trespasse da Concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;
h) Incumprimento voluntário de decisões judiciais ou arbitrais transitadas em julgado;
i) Desobediência às determinações do InIR ou do Concedente;
j) Actividade fraudulenta destinada a lesar o interesse público.

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos termos do n.º 1 ou da lei, possa motivar a rescisão da Concessão, o Concedente notifica a Concessionária para, no prazo que lhe for fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências das violações contratuais verificadas.

4 — A notificação a que alude o número anterior não é exigível se a violação contratual não for sanável.

5 — Caso, após a notificação a que se refere o n.º 3, a Concessionária não retome o pontual cumprimento das suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento havido, nos termos determinados pelo Concedente, este pode rescindir a Concessão mediante comunicação enviada à Concessionária.

6 — A comunicação da decisão de rescisão referida no n.º 5 produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade, sem prejuízo do disposto em anexo.

7 — Em casos de fundamentada urgência, que não se compadeça com as delongas do processo de sanação do incumprimento regulado no n.º 3, o Concedente pode proceder de imediato à rescisão da Concessão.

8 — A rescisão do Contrato de Concessão não preclude a obrigação de indemnização que for aplicável por lei, devendo o montante desta ser calculado nos termos gerais de direito.

9 — Salvo casos de rescisão decretada nos termos da base 71, a rescisão da Concessão pelo Concedente origina a perda da caução a favor deste, sem prejuízo da obrigação de devolução caso a rescisão venha a ser subsequentemente julgada infundada.

10 — A Concessionária pode rescindir o Contrato no caso de não cumprimento grave e reiterado, não sanado ou não sanável, por parte do Concedente, das obrigações dele emergentes.

11 — Ocorrendo rescisão do Contrato pela Concessionária por motivo imputável ao Concedente, este deve indemnizar a Concessionária nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, com excepção das relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo da rescisão.

Base 75

Caducidade

O Contrato de Concessão caduca quando se verificar o fim do prazo da Concessão, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre o Concedente e a Concessionária, sem prejuízo das disposições que, pela sua natureza ou pela sua letra, se destinem a perdurar para além daquela data.

Base 76

Regime dominial

1 — A auto-estrada e os conjuntos viários a ela associados que constituem o empreendimento concessionado integram o domínio público do Concedente.

2 — Integram igualmente o domínio público rodoviário do Concedente os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação que venham a ser ocupados pela zona da estrada tal como é definida na alínea *b*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 13/94, para a construção da auto-estrada, as demais obras de arte incorporadas na auto-estrada, as áreas de serviço, as instalações para cobrança de portagens, controlo de tráfego e assistência dos utentes, bem como as edificações construídas na zona da estrada.

3 — Todos os demais bens que integram o estabelecimento da concessão revertem para o Concedente, sem qualquer indemnização, no termo do prazo da concessão.

4 — No fim do prazo da concessão cessam para a Concessionária todos os direitos emergentes do contrato de concessão, sendo entregues ao Concedente, livres de quaisquer ónus ou encargos, todos os bens que constituem o estabelecimento da concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições:

Bens	Condições mínimas
Pavimento	85 % da extensão total com duração residual superior a 10 anos.
Obras de arte	Duração residual superior a 30 anos.
Postes de iluminação	Duração residual superior a 8 anos.
Elementos mecânicos e eléctricos (excepto lâmpadas).	Duração residual superior a 5 anos.
Sinalização vertical	Duração residual superior a 6 anos.
Sinalização horizontal	Duração residual superior a 2 anos.
Equipamentos de segurança	Duração residual superior a 12 anos.

Todos os bens não contemplados no quadro anterior devem ser entregues em estado que garanta 50 % da vida útil de cada um dos seus componentes.

5 — Caso a Concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o InIR promove a realização dos trabalhos que sejam necessários para ser atingido aquele objectivo, sendo as respectivas despesas custeadas por conta da caução prestada pela Concessionária.

6 — Se no decurso dos últimos cinco anos da concessão se verificar que a Concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no n.º 4 do presente artigo, e sendo a caução insuficiente para cobrir as despesas a realizar, pode o Concedente não efectuar os pagamentos da remuneração anual relativos a esses cinco anos até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes.

7 — Se a 15 meses do termo da concessão se verificar, mediante inspecção a realizar pelo InIR, que as condições impostas no n.º 4 se encontram devidamente salvaguardadas, as quantias retidas pelo Concedente nos termos do número anterior são liberadas por este.

Base 77

Assunção de riscos

1 — A Concessionária assume, expressa, integral e exclusivamente, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, excepto nos casos especificamente previstos no Contrato de Concessão.

2 — A Concessionária assume, integralmente, o risco de tráfego inerente à exploração da Auto-Estrada, neste se incluindo o risco emergente de qualquer causa que possa dar origem à redução de tráfego ou à transferência de tráfego da Auto-Estrada para outros meios de transporte ou outras vias da rede nacional.

3 — A assunção do risco de tráfego referido no número anterior tem lugar no pressuposto de que as Vias Rodoviárias Concorrentes da Concessão são apenas as constantes do PRN 2000, competindo ao Estado assegurar-lhes níveis de serviço compatíveis com as finalidades implícitas na sua classificação.

4 — Não são consideradas, para avaliar a redução ou transferência de tráfego da Auto-Estrada, as variantes urbanas e as estradas municipais, não constantes do PRN 2000.

5 — O actual IP 4 pode ser desclassificado, mantendo, no entanto, as características de IP.

6 — Nos termos do n.º 1 deste artigo e conforme estabelecido no PRN, as estradas da rede fundamental (itinerários principais) devem assegurar o nível de serviço «B» e as da rede complementar (itinerários complementares e estradas nacionais) o nível de serviço «C».

7 — A determinação do nível de serviço é feita pela metodologia constante no Highway Capacity Manual 2000.

8 — A entrada em serviço de Vias Rodoviárias Concorrentes não previstas no PRN 2000 ou com características diferentes das nele previstas confere à Concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base 79.

Base 78

Caso Base

1 — O Concedente e a Concessionária acordam que o Caso Base representa a equação financeira com base na qual é efectuada a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos estabelecidos da base 79.

2 — O Caso Base apenas pode ser alterado quando haja lugar, nos termos do número seguinte, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, e exclusivamente para reflectir a reposição efectuada ou quando, nos termos da base 80, haja lugar às compensações ali referidas.

Base 79

Reposição do Equilíbrio Financeiro

1 — A Concessionária tem, apenas, direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos dispostos neste número, nos seguintes casos:

a) Modificação unilateral, imposta pelo Concedente, das condições de desenvolvimento das actividades integradas na Concessão;

b) Ocorrência de casos de força maior, excepto se, em resultado dos mesmos, se verificar a resolução do Contrato de Concessão;

c) Alterações legislativas de carácter específico que tenham impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às actividades integradas na Concessão;

d) Quando o direito à reposição do equilíbrio financeiro for expressamente previsto no Contrato de Concessão;

desde que, em resultado directo de alguma das situações acima referidas, se verifique, para a Concessionária, aumento de custos e ou perda de receitas.

2 — Na determinação do aumento dos custos e ou da perda de receitas a que se refere o número anterior ter-se-á em consideração o valor incremental dos custos e o montante da perda de receitas, por comparação com os valores para uns e para outros constantes do Caso Base e, igualmente, o montante dos ganhos, financeiros ou de outra natureza, que possam decorrer do evento ou eventos em causa.

3 — As alterações à lei geral, designadamente à lei fiscal e à lei ambiental, ficam expressamente excluídas da previsão da alínea *c*) do número anterior, sem prejuízo do regime específico constante do n.º 4 da base 80.

4 — O procedimento de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão decorre de acordo com as seguintes fases:

a) Notificação, pela Concessionária ao Concedente, da ocorrência de qualquer facto que, individual ou cumulativamente, pode vir a dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua ocorrência;

b) Notificação, logo que seja possível determinar com razoável certeza o montante do aumento de custos ou da perda de receitas, pela Concessionária ao Concedente, do pedido de reequilíbrio financeiro resultante dos factos referidos na alínea anterior, acompanhada de:

i) Detalhada descrição desse facto ou factos;

ii) Indicação da regra ou regras contratuais na qual o pedido se funda;

iii) Demonstração detalhada, utilizando o Caso Base, da totalidade da perda de receitas e ou do aumento de custos que são invocados;

iv) Demonstração, utilizando o Caso Base, do valor da variação dos rácios referidos nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 9;

v) Demonstração, utilizando o Caso Base, dos valores de reposição de *cash flow* que são necessários para operar a reposição de dois daqueles rácios, à escolha da Concessionária, nos montantes definidos no anexo ao Contrato de Concessão;

c) Declaração, do Concedente, reconhecendo a existência de indícios suficientes, contidos no pedido que lhe for submetido pela Concessionária, à abertura de um processo de avaliação do desequilíbrio financeiro da Concessão e à sua reposição, identificando, ainda, aqueles, de entre os factos referidos naquele pedido, que não considera relevantes ou cuja responsabilidade não aceita;

d) Apuramento, por acordo entre o Concedente e a Concessionária, do aumento de custos e ou da perda de receitas e dos valores de reposição do *cash flow* que são necessários à reposição dos rácios escolhidos pela Concessionária nos valores constantes de anexo ao Contrato de Concessão.

5 — A declaração a que alude a alínea *c*) do número anterior pode ser antecedida de pedidos de esclarecimento ou de nova documentação, formulados pelo Concedente, e não pode ser interpretada como a definitiva assunção de responsabilidades, pelo Concedente, em relação aos factos que nela são aceites como podendo dar lugar ao reequilíbrio financeiro da Concessão.

6 — Decorridos 90 dias sobre o envio da notificação a que se refere a alínea *b*) do n.º 4 sem que o Concedente tenha emitido a declaração referida na alínea *c*) do mesmo número ou caso o Concedente venha a emitir declaração que não reconheça a existência de indícios suficientes à abertura de um processo de avaliação do desequilíbrio financeiro da Concessão e sua reposição, a Concessionária pode recorrer ao processo de arbitragem.

7 — Decorridos 150 dias sobre o envio da declaração a que se refere a alínea *c*) do n.º 4 sem que o Concedente e a Concessionária tenham chegado a acordo sobre as causas e ou o montante do desequilíbrio financeiro da Concessão e os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, a Concessionária pode recorrer ao processo de arbitragem.

8 — Os valores constantes de anexo ao Contrato de Concessão não podem ser modificados, independentemente de qualquer alteração ao Caso Base.

9 — Na reposição do equilíbrio financeiro com recurso ao Critério Chave TIR accionista, esta deve ser feita tendo em atenção o calendário de reembolsos e de remuneração accionista constante do Caso Base.

10 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos do presente número apenas tem lugar na medida em que, como consequência do impacte individual ou cumulativo dos eventos referidos no n.º 1, se verifique que:

a) O Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa é reduzido em mais de 0,010 00 pontos; ou

b) A Taxa Interna de Rendibilidade anual nominal para os accionistas da Concessionária é reduzida em mais de 0,050 00 pontos.

11 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão é, relativamente aos eventos que constam da declaração a que se refere a alínea *c*) do n.º 4, única, completa, suficiente e final para todo o período da Concessão.

12 — Sempre que haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro ou à partilha a favor do parceiro público de benefícios financeiros, nos termos do artigo seguinte, estes são efectuados através de uma das seguintes modalidades:

a) Alteração do prazo da parceria;

b) Aumento ou redução de obrigações de natureza pecuniária;

c) Atribuição de compensação directa;

d) Desenvolvimento, pela Concessionária, de actividades não previstas expressamente no contrato de concessão;

e) Uma combinação das modalidades anteriores ou qualquer outra forma que venha a ser acordada entre o Concedente e a Concessionária.

Base 80

Compensações

1 — Sem prejuízo dos direitos da Concessionária, o Concedente tem direito de exigir àquela uma compensação financeira quando ocorra melhoria significativa das

condições financeiras do desenvolvimento da concessão, traduzida em diminuição substancial de custos ou aumento substancial de receitas, exclusivamente resultantes de:

a) Adopção por imposição do Concedente de um traçado para o lanço ou sublanços que não se localizem, no todo ou em parte, no corredor considerado na proposta;
b) Outras modificações unilaterais do contrato por decisão do Concedente.

2 — Quando se verifique uma diminuição do nível de tributação directa sobre os lucros da sociedade, o Concedente tem direito de exigir à Concessionária a totalidade dos benefícios daí decorrentes.
3 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, considera-se melhoria significativa das condições financeiras do desenvolvimento da concessão ou que existe uma diminuição do nível de tributação directa sobre os lucros da sociedade quando se verifique um aumento da TIR accionista em mais de 0,010 00 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no caso base.
4 — Quando se verifique um aumento do nível de tributação directa sobre os lucros da sociedade, a Concessionária tem direito de exigir ao Concedente uma compensação pela totalidade dos valores daí decorrentes.
5 — Para efeito do disposto no número anterior, considera-se que existe um aumento do nível de tributação directa sobre os lucros da sociedade quando se verifique uma diminuição da TIR accionista em mais de 0,010 00 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no caso base.
6 — Ocorrendo uma das situações previstas nos números anteriores, a parte interessada notifica a outra para serem encetadas seguidamente negociações com vista à definição do montante do benefício, que é sempre determinado por referência ao Caso Base, e à definição da modalidade e demais termos da atribuição da parte do benefício que couber.
7 — Quando haja lugar à atribuição de compensações ao Concedente o respectivo cálculo deve contemplar, em cada caso, todo o período até final da concessão, processando-se através de uma das modalidades previstas no n.º 11 da base 79.
8 — Para efeitos do disposto na presente cláusula, o montante da compensação deve ser o adequado para repor a TIR accionista na situação em que se verificaria caso tais eventos não se tivessem verificado.
9 — O InIR pode autorizar alterações à Proposta que lhe sejam submetidas, nalguma das fases de projecto, pela Concessionária desde que aquelas correspondam a uma melhoria e a um aperfeiçoamento da Proposta:

a) Que não desvirtue os elementos fundamentais desta; e
b) Que não implique decréscimo de utilidade, duração e solidez da obra; e
c) Que não implique aumento das despesas de manutenção e conservação.

10 — As alterações a que se refere o número anterior podem incidir sobre reduções do volume ou do valor da obra nova a realizar pela Concessionária ou sobre os métodos e práticas construtivas.
11 — A autorização do InIR a que se refere o número anterior deve ser expressa e tem como consequência necessária a aplicação do regime estipulado nos n.os 12 a 17.
12 — Sempre que as autorizações a que se referem os n.os 9 a 11 se reportem ou impliquem, mesmo que não exclusiva ou directamente, reduções do volume ou do valor da construção nova a realizar pela Concessionária, o Concedente tem ainda direito a receber, da Concessionária, metade do benefício líquido, expresso em euros, que aquela redução de volume ou de valor de construção representar, tendo em conta os aumentos e reduções de valor decorrentes de tal alteração.
13 — O direito previsto no número anterior é reconhecido ao Concedente ainda que as reduções do volume ou do valor da construção nova a realizar pela Concessionária e a que se refere o n.º 9 sejam consequência de imposições do InIR ou do Concedente.
14 — As quantias a que se referem os n.os 12 e 13 são pagas ao Concedente no prazo de 60 dias a contar da vistoria com vista à entrada em serviço do último Lanço da Concessão.
15 — O regime previsto nos n.os 9 e 10 não é aplicável às reduções de volume ou do valor da construção nova que resultem da adopção de técnicas construtivas não consideradas na Proposta e aceites pelo InIR.
16 — A Concessionária deve apresentar, com o projecto de execução, a indicação das alterações a que entende ser aplicável o disposto nos n.os 9 e 10 e o cálculo dos valores a que se referem estas disposições. A aprovação do projecto de execução pelo Concedente não significa, salvo menção expressa em contrário, aceitação de tal indicação e ou cálculo.
17 — Cada um do Concedente e da Concessionária são responsáveis pelos custos em que incorrer com qualquer dos processos previstos nesta cláusula, independentemente da parte a quem couber o respectivo benefício.

Base 81

Direitos de propriedade industrial e intelectual

1 — A Concessionária cede, gratuitamente, ao Concedente todos os projectos, planos, plantas, documentos e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ou úteis ao desempenho das funções que a este incumbem nos termos do Contrato de Concessão, ou ao exercício dos direitos que lhe assistem nos termos do mesmo, e que tenham sido adquiridos ou criados no desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, seja directamente pela Concessionária seja pelos terceiros que para o efeito subcontratar.
2 — Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projectos elaborados para os fins específicos das actividades integradas na Concessão e bem assim os projectos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos no número anterior são transmitidos gratuitamente ao Concedente, e em regime de exclusividade, no Termo da Concessão, competindo à Concessionária adoptar todas as medidas para o efeito necessárias.

Base 82

Entrada em vigor

O Contrato de Concessão entra em vigor às 24 horas do dia da sua assinatura, contando-se a partir dessa data o prazo de duração da Concessão.

Base 83

Cessão da posição contratual de Concedente

1 — A Concessionária aceita e autoriza expressamente, sem quaisquer reservas, que o Concedente proceda à transformação do contrato num contrato de subconcessão com a EP — Estradas de Portugal, S. A., nos termos das bases aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novem-

bro, que nele ocupa a posição de Concedente, transferindo para esta a totalidade dos direitos e deveres consagrados no Contrato de Concessão, sem qualquer alteração.

2 — A transformação a que se refere o número anterior pode ocorrer em qualquer momento, mesmo que simultaneamente com a assinatura do Contrato de Concessão, e não depende de qualquer autorização ou consentimento da Concessionária ou de qualquer terceiro ou de qualquer notificação a qualquer terceiro ou de qualquer alteração contratual do Contrato de Concessão ou de qualquer dos seus anexos, considerando-se efectuadas, por efeito daquela transformação, os ajustes de redacção no Contrato de Concessão, nos respectivos anexos e em todos os contratos que a Concessionária tenha assinado com quaisquer terceiros que dela forçosamente decorram, sem prejuízo de, por razões de segurança e certeza jurídicas, poderem ser assinados novos textos onde tais emendas se encontrem já reflectidas.

3 — No caso de o Concedente utilizar a faculdade prevista no n.º 1, a EP — Estradas de Portugal, S. A., passa a desempenhar as funções que, no Contrato de Concessão, são atribuídas ao Concedente.

4 — A transformação do Contrato de Concessão em contrato de subconcessão não dá lugar ao reequilíbrio financeiro da Concessão.

5 — Com a transformação operada nos termos do n.º 1 e a correspondente transferência dos direitos e deveres consignados no presente Contrato, o Concedente fica inteiramente liberto de quaisquer deveres e obrigações perante a Concessionária, incluindo o cumprimento de obrigações para que tenha já sido notificado ou que se encontrem em mora ou que só se venham a revelar após aquela transformação e transferência, nada mais lhe podendo ser exigido a partir desse momento e não prestando sobre eles qualquer garantia, mesmo que implícita.

6 — Com a transformação operada nos termos do n.º 1 e a correspondente transferência dos direitos e deveres consignados no presente Contrato, o Concedente deixa de poder exercer quaisquer direitos perante a Concessionária, mas o novo Concedente pode exigir da Concessionária o cumprimento de obrigações para que esta tenha já sido notificada ou que se encontrem em mora ou que, decorrendo, total ou parcialmente, de factos anteriores às referidas transferência e transformação, se venham a revelar ou a ser exigíveis apenas após estas ocorrerem.

7 — Todos os contratos celebrados pela Concessionária com quaisquer terceiros devem conter cláusula que contenha a expressa anuência destes, sem reservas de qualquer natureza, à transformação operada nos termos do n.º 1 e à correspondente transferência dos direitos e deveres consignados no presente Contrato bem como à ausência de produção de quaisquer efeitos delas decorrentes no cumprimento pontual desses contratos e na sua manutenção em vigor, nos termos previamente acordados.

8 — No caso de ocorrer a transformação prevista no n.º 1 e se a EP — Estradas de Portugal, S. A., não for, à data de tal transformação, ou deixe de ser, em momento posterior e durante a vigência do Contrato de Concessão, uma empresa pública, no sentido que ao termo é conferido pelo artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro, na redacção do Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, observar-se-á o seguinte:

a) Os Contratos de Financiamento podem ser rescindidos pelos Financiadores, com um pré-aviso de, pelo menos, 150 dias em relação à data da sua produção de efeitos, e nos 30 dias seguintes ao momento em que ocorrer algum dos factos identificados no corpo do presente n.º 8, sem necessidade de autorização do Concedente, e tal rescisão não constitui, por si só, causa de rescisão do Contrato de Concessão;

b) A Concessionária e o Concedente devem encontrar, de comum acordo, num prazo que ambas considerem razoável e que não pode, em todo o caso, ultrapassar 90 dias a contar da notificação do pré-aviso da rescisão dos Contratos de Financiamento referida na alínea anterior, nova solução de financiamento para a concessão que não seja, de forma relevante, mais onerosa para a Concessionária, para os seus accionistas ou para o Concedente do que aquela que estiver em vigor no momento daquela eventual rescisão;

c) Não sendo encontrada a solução de financiamento a que se refere a alínea anterior, o Concedente apresenta à Concessionária, 30 dias após o termo do prazo referido na alínea anterior, uma proposta de financiamento, que deve ser por esta aceite;

d) Nas circunstâncias previstas nas alíneas *b*) ou *c*), a Concessionária pode demonstrar, de forma quantificada, que as soluções de financiamento aí referidas têm condições que são, de forma relevante, mais onerosas para a Concessionária ou para os seus accionistas do que aquelas que estavam em vigor no momento da eventual rescisão dos Contratos de Financiamento, reclamando e obtendo deste o pagamento do diferencial encontrado, calculado nos termos do número seguinte.

9 — Seja em virtude da aplicação do regime previsto nas alíneas *a*) e *b*) do número anterior seja em virtude da aplicação do regime das alíneas *c*) e *d*) do mesmo número, são aplicáveis à substituição dos Contratos de Financiamento prevista naquelas disposições os mecanismos descritos nos n.ºs 6, 8 a 10 e 18 da base 17, com as necessárias adaptações.

10 — Os custos financeiros, comissões e outras despesas incorridas pela Concessionária e originadas pela eventual rescisão dos Contratos de Financiamento operada nos termos do n.º 8 devem ser incorporados no novo financiamento contratado nos termos do n.º 9 ou, em alternativa, e por opção do Concedente, ser liquidados directamente aos respectivos credores.

Base 84

Prazos e sua contagem

Os prazos fixados no Contrato de Concessão contar-se-ão em dias ou meses seguidos de calendário.

Base 85

Processo de Arbitragem

1 — Os eventuais conflitos que possam surgir entre o Concedente e a Concessionária em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras por que se rege a Concessão são resolvidos por arbitragem.

2 — A submissão de qualquer questão a arbitragem não exonera o Concedente e a Concessionária do pontual e atempado cumprimento das disposições do Contrato de Concessão, nem exonera a Concessionária do cumprimento das determinações do Concedente que, no seu âmbito, lhe sejam comunicadas, mesmo que posteriormente ao pedido de constituição do Tribunal Arbitral, nem permite ou justifica qualquer interrupção do normal desenvolvimento das actividades integradas na Concessão.

Base 86

Tribunal Arbitral

1 — O Tribunal Arbitral é composto por três membros, um nomeado pelo Concedente, outro pela Concessionária e o terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que o Concedente e a Concessionária tiverem designado.

2 — A parte que decida submeter determinado diferendo ao Tribunal Arbitral apresenta à outra parte, através de carta registada com aviso de recepção, ou por protocolo, o requerimento de constituição do Tribunal, contendo a designação do árbitro, e, em simultâneo, a respectiva petição inicial, devendo esta, no prazo máximo de 60 dias a contar da recepção daquele requerimento, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa, pela mesma forma.

3 — Ambos os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro do tribunal, no prazo de 20 dias a contar da designação do segundo árbitro, cabendo esta designação ao Bastonário da Ordem dos Advogados caso a mesma não ocorra dentro dos prazo aqui fixado, que também nomeia o árbitro da parte que o não tenha feito.

4 — O Tribunal Arbitral considera-se constituído na data em que o terceiro árbitro aceitar a sua nomeação e o comunicar a ambas as partes.

5 — O Tribunal Arbitral julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

6 — As decisões do Tribunal Arbitral devem ser proferidas no prazo máximo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal, configuram a decisão final de arbitragem relativamente às matérias em causa e incluem a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição pelas partes.

7 — Sempre que esteja em causa matéria relacionada com a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, a decisão deve conter, sob pena de nulidade, expressa referência aos efeitos que produz no Caso Base, contendo instrução detalhada sobre as alterações que as partes, em sua execução, devem nele introduzir.

8 — O Tribunal Arbitral tem sede em Lisboa, em local da sua escolha, e utiliza a língua portuguesa.

9 — A arbitragem decorre em Lisboa, funcionando o Tribunal de acordo com as regras fixadas no Contrato de Concessão, com as regras estabelecidas pelo próprio Tribunal Arbitral e ainda, subsidiariamente, pelo disposto na Lei n.º 31/86, de 29 de Agosto, devendo ser observado, quanto aos honorários dos árbitros apenas, o regulamento respectivo do Centro de Arbitragem Comercial da Associação Comercial de Lisboa — Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa.

Base 87

Taxa de gestão de contrato

A Concessionária tem de pagar anualmente ao InIR uma taxa de gestão do contrato, para suporte das despesas do InIR com o acompanhamento, gestão e fiscalização da concessão, calculada de acordo com a expressão seguinte:

$$T = K \times \overline{TMDA}$$

em que:

T — taxa anual de gestão do contrato (em euros);

K — constante de valor 27, a preços de Dezembro de 2005, actualizável anualmente de acordo com o IPC no ano anterior;

$\overline{TMDA}$ — média ponderada do *TMDA* (tráfego médio diário anual) de todos os sublanços portajados.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Decreto-Lei n.º 87/2008

de 28 de Maio

A família constitui, no actual contexto sócio-económico, um espaço privilegiado de realização pessoal e de reforço da solidariedade intergeracional, sendo dever do Estado a cooperação, apoio e incentivo do papel insubstituível que a mesma desempenha na comunidade.

A evolução social tem originado alterações ao conceito clássico de agregado familiar, traduzindo-se estas em novas exigências a que urge dar resposta.

Assim, numa óptica de reforço da protecção aos núcleos familiares potencialmente mais fragilizados do ponto de vista económico, como é o caso das famílias monoparentais, o XVII Governo Constitucional, no âmbito do respectivo Programa, decidiu implementar medidas especificamente direccionadas para esta realidade social, através da alteração do Decreto-Lei n.º 176/2003, de 2 de Agosto, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 41/2006, de 21 de Fevereiro.

Com efeito, trata-se de uma situação cada vez mais presente na sociedade portuguesa que importa discriminar positivamente, sobretudo, ao nível do abono de família, já que a capacidade de ganho adicional se encontra limitada subsistindo dificuldades acrescidas face a uma adequada conciliação das vidas profissional e familiar.

Deste modo, decidiu-se minimizar as dificuldades mais gravosas sentidas por estas famílias mediante a implementação de uma majoração do montante do abono de família para crianças e jovens inseridos em agregados familiares monoparentais.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Foram promovidas as diligências necessárias à audição da Associação Nacional de Freguesias.

Assim:

No desenvolvimento da Lei n.º 4/2007, de 16 de Janeiro, e nos termos das alíneas *a*) e *c*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei institui, no âmbito da protecção nos encargos familiares do subsistema de protecção familiar, uma medida de reforço da protecção social na monoparentalidade.

2 — Para efeito do disposto no número anterior, procede-se à alteração dos artigos 14.º, 17.º e 38.º do Decreto-Lei n.º 176/2003, de 2 de Agosto, o qual, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 41/2006, de 21 de Fevereiro, regula o regime jurídico de protecção na eventualidade de encargos familiares.

Artigo 2.º

Âmbito

1 — A protecção prevista no presente decreto-lei consubstancia-se numa majoração do abono de família para crianças e jovens que incide sobre o valor dos respectivos